VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM | ÁRA: 1,30 FORINT | 1983. JANUÁR 10.

A TARTALOMBÓL:

A munkanélküliség okai és következményei *(2. oldal)*

Diplomával fizikai állományban *(3. oldal)*

Változások a gyógyászati segédeszköz-ellátásban *(6. oldal)*

Első ízben önállóan

A veszprémi körzeti üzemfőnökség felkészült az előszállításokra

Szeptember 29-én, Veszprémben 29 vállalat, üzem képviselőinek a jelenlétében ankétot tartottak az üzemfőnökségen az őszi csúcsforgalom várható alakulásáról. Ezen a tanácskozáson a vasút képviselői bejelentették, hogy az év eleji előszállítások szervezése, a szállítások átütemezése a körzeti üzemfőnökségek hatáskörébe kerül.

— *November 18. pártvezetőségi határozat is kötelezte az üzemfőnökség vezetőit az előszállítások megszervezésére, az átütemezések lebonyolításának az előkészítésére* — mondta *Babarczy Árpád*, a veszprémi vasútüzemi pártvezetőség titkára.

Ma már bizonyos, hogy az üzemfőnökség a 3 millió 400 ezer tonnás áruszállítási tervétől mintegy 170 ezer tonnával marad el. Nem szállított az év elején a Kavicsbánya Vállalat a Veszprémi Házgyárnak, elmaradt tervezett teljesítményétől a Várpalotai Szénbánya is. Gyenge volt az előszállítás, nem történtek meg a kívánt mértékben 1982. év elején a szállítások átütemezései sem. Igaz az is, hogy május elejétől az év végéig 5594 vagont nem tudtak a partnerek részére kiállítani.

— Mi várható 1983 első négy hónapjában? — kérdeztük *Temesi Lászlót*, az üzemfőnökség körzeti fuvarszervezőjét.

— *Már felvettük a kapcsolatot és megegyeztünk több vállalattal, hogy 1983. évi szállításaik egy részét ütemezzék át az év elejére.* Ennek eredményeképpen a Sárszentmihályi Talajjavító Vállalat a tavalyi 35 ezer tonnával szemben 40 ezret, a Csóri Tőzeggyár a 24 ezer tonnás teljesítményével szemben ugyancsak 40 ezret, a Péti Műtrágyagyár mintegy 35 ezret rak vagonokba. 40 ezer tonnás szállítást ütemezett át 1983. április végéig az Inotai Hőerőmű.

— Miként alakul az előszállítás szervezése?

— *A Veszprémi Házgyár a tavalyi mennyiségnek csaknem a duplájára, 70 ezer tonna szállítására kötött szerződést. Új partner lesz az önálló vállalattá alakult veszprémi Agróber.*

A helyi szervezés közelebb hozza a vasutat a partnereihez. Gyorsul az ügyintézés, könnyebben és hamarabb megkapják a fuvaroztatók az előszállítás pénzbeli kedvezményeit. Egyszerűbb lesz a reklamációk intézése, s gyorsul a kocsiforduló is.

— Valójában javul-e a fuvarszervezés, rugalmasabb lesz-e a vasút? Hiszen a kocsik biztosítását és irányítását továbbra is a vasútigazgatóság végzi.

— *Mindenképpen jobbnak kell lenni. Ha 1983 első négy hónapjában megelőzzük magunkat, a szállíttatók a megállapodás szerint átütemezik küldeményeiket, nem érhet bennünket meglepetés.* Természetesen szükség van az igazgatóság támogatására a kocsiigények jobb kielégítése érdekében.

Sz. Jakab István

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

a MÁV 1983. évi bérpolitikai intézkedései

A vasutas-szakszervezet elnöksége december 22-én ülést tartott. A testület elsőnek — a novemberi ülésen már tárgyalt és kiegészítés, átdolgozás miatt az előterjesztőknek visszaadott —, a MÁV 1983. évi vállalati tervjavaslatát vitatta meg. Megállapította, hogy a módosított javaslat gazdálkodáscentrikus, alapvetően a három tervváriáns eredményképző hatásait, a felosztásbeni különbségeket mutatja be. A vállalati eredmény felosztásánál a „C" variációban bemutatott eredményképződése tekinthető reálisan várható alapnak.

Az elnökség a tervjavaslatot elfogadta, és felkérte a MÁV vezérigazgatóját: *tegye meg a szükséges intézkedéseket, hogy a vállalati, illetve a szociálpolitikai tervben foglaltak a novemberi ülésen elfogadott határozat figyelembevételével kerüljenek megvalósításra.*

A következő napirendi pont, *a MÁV 1983. évi bérpolitikai intézkedései és az ezzel kapcsolatos szakszervezeti feladatokat tartalmazó előterjesztés szorosan kapcsolódik az elsőhöz.* Annál is inkább, mivel ez év január 1-től valamennyi vállalat áttér a bérszínvonal-gazdálkodásra. Ennek, a MÁV-nál korábban igen eredményesen működött bértömeg-szabályozással szemben az a lényege, hogy míg ott a főmutató a szabályozásba tartozó bértömeg és a teljes munkaidős bérszínvonal volt, most a gazdálkodás szervezése, ellenőrzése, a fejlesztések meghatározása kizárólag a bérszínvonalra épül. *Eszerint a bérköltség alakulása, amennyiben azt a bérszabályozás nem köti feltételekhez, a jövedelemszabályozás szempontjából jön számításba.*

Nos, a megváltozott szabályozók a vasutasok részére ebben az évben — feltétel nélkül — *központilag éves szinten 2,2 százalékos bérszínvonal-növekedési lehetőséget biztosítanak.* Az elnökség azonban a népgazdaságban 1983-ban tervezett átlagbér-növekedés megközelítése érdekében szükségesnek tartotta, hogy a MÁV belső bérszínvonal-tartalékai felhasználásával ennél magasabb átlagos bérfejlesztést valósítson meg.

Az ez évi bérfejlesztés végrehajtásának időpontja *1983. február 1.* Így annak egy hónapra jutó mértéke az önálló gazdálkodó egységek körében *3,05 százalék lesz.*

Az elnökség a gazdasági egységek differenciált bérfejlesztését is elfogadta, és a felhasználásra vonatkozó szabályokat irányelvként jóváhagyta.

A testület ezután megvitatta és elfogadta a MÁV 1983. évi lakásalapjának felosztásáról s a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzat módosításával kapcsolatos előterjesztést, a Vasutasok Szakszervezete a 1/2 százalékos ÖTA 1983. évi költségvetését és az ÖTA-szabályzat eljárásának módosítását.

Előzetes adatok szerint

A vasút tavaly 125 millió tonna árut és 260 millió 181 ezer utast szállított

Decemberben növekedett az export és a belföldi áruforgalom

A múlt év decembere az áruszállítás szempontjából a legsikeresebb hónapja volt a MÁV-nak. *11 millió 78 ezer tonna árut szállított*, amely a bázishoz viszonyítva 109,3, a tervhez képest pedig 107,6 százalékos teljesítést jelent.

A díjszabási árutonna-kilométerben kifejezett vasúti szállítási teljesítmény várhatóan 102,2, illetve 100,4 százalékos lesz. A belföldi áruszállítások mennyisége a bázishoz viszonyítva 10,2, a tervet alapul véve 9,2 százalékkal volt magasabb. *Kiemelkedően magas volt az exportra feladott árucikkek mennyisége.* 1981 decemberéhez képest 15,7 százalékkal, a tervezettnél pedig 19,4 százalékkal volt nagyobb az exportforgalom.

Az import áruforgalom azonban 3,5, a tranzit pedig 0,9 százalékkal volt kevesebb a tervezettnél. A kocsiigényes áruforgalomban 8 millió 914 ezer tonna árut szállítottunk.

A záhonyi átrakókörzet belépő áruforgalma (a széles nyomtávú rakott teherkocsik mennyiségét figyelembe véve) a bázishoz képest 7,7 százalékkal, az ezekben érkezett árutonnát tekintve pedig 6,3 százalékkal csökkent. A záhonyi térségből külföldre kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége *2,6 százalékkal nőtt.* A kilépésre váró rakott teherkocsik száma 30,2 százalékkal csökkent.

Tavaly decemberhez képest javult a teherkocsik forduló ideje *(4,85 napról 4,56 napra).* Kilenc százalékkal növekedett viszont a rakodáshoz időre ki nem állított kocsik száma. A vonatácsorgások és vonatfeloszlatások száma 16,1, illetve 4,3 százalékkal csökkent.

Becsült adatok szerint 1982 decemberében 20 millió 9 ezer utast szállított a MÁV. Ezzel az 1981 decemberéhez képest 95,1, a tervhez viszonyítva pedig 91,2 százalékos teljesítést ért el.

Rendelkezésre állnak a MÁV szállítási teljesítményét tükröző 1982-es főbb adatok is. *Tavaly 125 millió 495 ezer tonna árut szállított a vasút.* Ezzel az áruszállítási tervet 95,8 százalékra teljesítette. Ez a mennyiség az 1981. évinek a 96,3 százaléka. Sajnos az áruszállításban jelentős javulás csak a IV. negyedévben következett be, amikor sikerült a tervet száz százalék fölött teljesíteni. A lemaradást azonban így sem sikerült pótolni.

Ami a személyszállítási teljesítményt illeti, a vasút tavaly *260 millió 181 ezer utast szállított.* Ez az 1981. évinek 96,7, a tervezettnek pedig 96,4 százaléka.

Újítók jutalmazása

A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete által meghirdetett újítási versenyben *a miskolci vasútigazgatóság több éve az elsők között szerepel.* 1982. első kilenc hónapjában 858 újítási javaslatot nyújtottak be; 108-cal többet, mint a bázisidőszakban. A javaslatokból újításnak 435-töt fogadtak el, és 399-et hasznosítottak. Az újításokból származó haszon 15 817 000 forint.

Az újítók, elbírálók és szakvéleményezők munkáját a közelmúltban *Vattai László*, a miskolci igazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályának újítási csoportvezetője értékelte. Az újítási versenyek eredményei alapján *151 dolgozót jutalmaztak.* A jutalmakat *Pólik Andrásné*, a miskolci területi szakszervezeti bizottság munkatársa adta át. *Kiss Lászlóné*, az üzemviteli osztály, és *Erdődi László*, a pénzügyi osztály újítási ügyintézője *Kiváló Dolgozó* kitüntetést kapott.

Tisztasági verseny

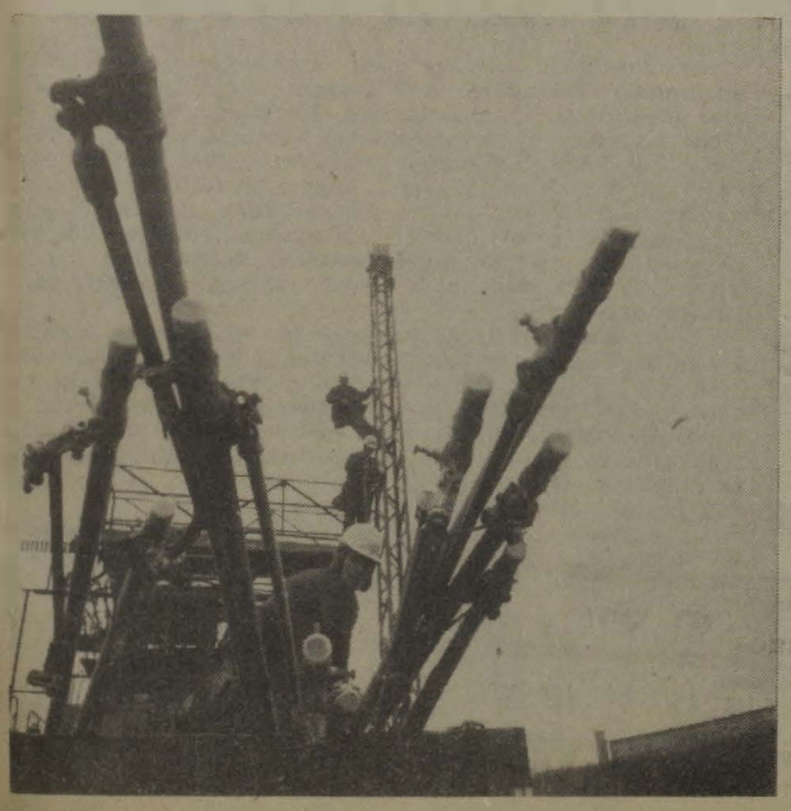
Első a szombathelyi vasútigazgatóság

Az 1982. évi igazgatóságok közötti tisztasági versenyt *a szombathelyi vasútigazgatóság nyerte.* A tisztasági és környezetvédelmi mozgalomban legeredményesebb szolgálati helyen — *Celldömölkön* — rendeztek ebből az alkalomból ünnepséget.

December 3-án a csomópont szociális épületében megtartott eseményen ott volt *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára és *dr. Pukler Árpádné*, a Vas megyei Vöröskereszt titkára is.

Elsőként *Biri Sándor* vasútigazgató-helyettes értékelte a munkahelyek eredményes tevékenységét. Nyugat-Dunántúlon 22 szolgálati helyet minősítettek kiválónak. Ezek között 110 ezer forint jutalmat osztottak szét.

A celldömölkieken kívül a nagyobb szolgálati helyek közül a veszprémi vontatásiak, az ajkaiak és a keszthelyiek tűntek ki. Kisebb állomások kategóriájában a tarjánpusztaiak, a badacsonyiak, a zánka-köveskáliak és az ukkiak voltak a legjobbak.



VILLAMOSÍTÁS BORSODBAN

A Budapest—Pécs közötti fővonal villamosításával egyidőben Borsodban is dolgoznak a felsővezeték építők. A pécsi fővonalon az év végétől már Kelenföldtől a Dunai-Finomítóig közlekedhetnek a villamosmozdonyok. Ezzel szemben a Sajóecseg—Kazincbarcika közötti 17 kilométeres szakaszon május végére fejezik be a munkálatokat. A közel 50 millió forintos beruházással készülő villamosítás befejezése után mozdonyváltás nélkül lehet majd a szenet a berentei szénosztályozótól az ország különböző részébe szállítani.

MTI-Fotó: Kozma István

Legrosszabb a helyzet a fejlődő országokban

A munkanélküliség okai és következményei

Megdöbbentő adatokat közölt a francia kommunista párt lapja a *l'Humanité* egyik októberi száma a munkanélküliség várható alakulásáról. A nyugat-európai szakszervezetek a munkanélküliség erőteljes növekedésétől tartanak az elkövetkező időben. Véleményük szerint 1983. vegere Észak-Amerika, Nyugat-Európa és a Csendes-óceán térségének iparilag fejlett országaiban a munkanélküliek száma együttesen elérheti a 35-37 milliót. A munkanélküliségnek ilyen szintje a legmagasabb lesz a harmincas évek nagy gazdasági válsága óta. *Körülbelül 10 milliós növekedésre számítanak 1981-hez viszonyítva.*

1940 óta a legmagasabb

A közelmúltban hozták nyilvánosságra az Egyesült Államokban, hogy a munkanélküliek száma szeptemberben elérte az 1940 óta legmagasabb értéket: *11,3 millióan várnak munkalehetőségre* azok, akik az aktív lakosság 10,1 százalékát képviselik. A munkanélküliség a kapitalizmus szükségszerű következménye és kísérője. Az ellene folyó szervezett harc szinte egyidős a szakszervezetek létrejöttével. Az ijesztő méretekben növekvő munkanélküliséget a *Szakszervezeti Világszövetség* havanni kongresszusa a nyolcvanas évek egyik legnagyobb kihívásának nevezte.

A munkanélküliséget nem csupán a tőkés magántermelés anarchiája tartja fenn, ellenállva az egyéni vállalkozók és a tőkés állam szándékának, hanem a rendkívül nagy hatalmú monopóliumok és transznacionális társaságok. Ezek a társaságok tudatosan súlyosbítják a munkanélküliséget. Tönkre teszik a konkurrens kis- és középvállalkozókat azzal, hogy vállalatainknál a termelékenységet növelő technikát alkalmazzák, s közben csökkentik az alkalmazottak számát. Egyben a dolgozókra hárítják a növekvő válság és munkanélküliség terheit. A munkanélküliek támogatásának gondját pedig a kormányokra és az államra hagyják. Az állam az adóbevételekből származó pénzügyi eszközeinek csökkentése mellett folyósítja a munkanélküli segélyeket, amelyek elsősorban a dolgozókat sújtják. Ugyanakkor a munkaadók pénzügyi könnyítéseket vagy teljes mentesítést kapnak, azon a címen, hogy válság idején az állam köteles őket támogatni és segíteni az üzleti élet fellendítésében. *Valójában ez a mechanizmus nem szünteti meg a válság és a munkanélküliség újratermelődését.* Az állam segíti a legnagyobb monopóliumokat abban, hogy fokozzák a tőke koncentrációját és centralizációját, erősítsék tovább pozícióikat, óvják meg profitjukat a válság körülményei között is. Ez a rendszer egyébként lehetővé teszi számukra, hogy a munkanélküli „tartalék sereggel" nyomást gyakoroljanak a dolgozókra, veszélyeztessék eddigi vívmányaikat.

Félrevezető manőverek

Egyes általudományos szerzők megkísérelték motiválni és elméletileg igazolni a monopolista nagytőke embertelen politikáját. Olyan elméletet dolgoztak ki, amely a válság és a munkanélküliség gyökereit a dolgozókhoz és szakszervezeti szerveikhez vezeti vissza. *Azt állítják, hogy a dolgozók túlzott bér- és szociális követelései veszélyeztetik a vállalatok rentabilitását, elbátortalanítják a munkaadókat a termelési beruházásoktól, hogy új munkahelyeket hozzanak létre, ami, végül is a gyárak bezárását eredményezi.*

Az igazság az, hogy mindez a monopóliumok és a transznacionális társaságok manővere. Eredményeként ez év elején az iparilag fejlett országokban az OCDE hivatalos adatai szerint 26 millió embert fosztottak meg a munkalehetőségektől. Ezek aránya az aktív lakossághoz viszonyítva: *az USA-ban 8,8, Angliában 11,7, Hollandiában 11,2, Belgiumban 10,9, Olaszországban 9,1, az NSZK-ban 8,2 százalékos volt.* A fejlett tőkés országokban az év végére 28,5 millió munkanélkülivel számolnak.

Az Egyesült Államokban a tőkés monopóliumok, kihasználva a technológia átadásának lehetőségeit más országoknak, mind erősebb nyomást gyakorolnak a dolgozókra, hogy a gyárak bezárásának és bérük csökkentésének az elfogadására kényszerítsék őket.

A munkanélküliség különösen a fiatalokat sújtja. Az Európai Gazdasági Közösség országaiban a 10,7 millió munkanélküli 40 százaléka 25 éven aluli.

Még rosszabb a helyzet a fejlődő országokban, amelyeknek természeti erőforrásait a külföldi transznacionális társaságok kifosztják és ezáltal hatalmas profitra tesznek szert. Ezek az országok nem rendelkeznek elegendő pénzügyi eszközzel, hogy a fejlődésükhöz szükséges beruházásokat megvalósítsák, sem pedig, hogy munkaalkalmat teremtsenek. *Ezért Ázsia, Afrika és Latin-Amerika országaiban 450 millió embernek ma semmilyen reménye nincs ahhoz, hogy dolgozhasson.*

Fékevesztett fegyverkezés

A munkanélküliseg problémája szorosan összefügg a fékevesztett fegyverkezéssel. A fegyverkezési verseny, amely egy új háború növekvő veszélyét villantja fel az anyagi eszközök nagyarányú pocsékolásával jár. A fegyverkezési verseny jelenleg *évi 500 milliárd dollárt emészt fel,* amely elegendő lenne a harmadik világ országai egyévi fejlesztési programja költségeinek fedezésére. Mindezek a problémák a dolgozókat és szakszervezeti szervezeteiket olyan helyzetbe hozzák, amely szükségessé teszi az 1980-as évekre új, sokkal hatékonyabb komplex stratégia és taktika kibontakozását a munkanélküliség ellen.

A munkanélküliségnek sokféle fajtája és oka van. Változatos formákban és eltérő módon sújtja a dolgozók különböző kategóriáit. Vannak munkanélküliek, akik a piac csökkenése vagy a szezonális munka megszűnése miatt vesztették el állásukat és akik várják, hogy újra munkába állhassanak, mint például a mezőgazdasági munkások. Mások végleg elvesztették kenyérkereseti lehetőségüket, mert az általuk végzett munka megszűnt, automatizálták vagy más országokba vitték. Ezek az úgynevezett technikai munkanélküliek, akiknek a száma milliókban lesz mérhető az automatizálás tömeges bevezetésével. *Vannak, akik valóságos „szellemvárosokban" élnek, mint például Youngstown (USA, Pensylvania), ahol a vasipari üzemeknek a bezárása és végül más országokba való áttelepítése szinte minden munkalehetőséget megszüntetett.* Hasonló a helyzet a belga Massiek városban, ahol a dolgozók 25 százalékát bocsátották el a textilipari üzemek bezárását követően. Ugyanez a sors vár 20 ezer munkásra a bányák most tervezett bezárása után. A város igazi „gazdasági pusztasággá" fog válni.

Részleges munkanélküliek

A fiatalok jelentős részének tanulmányai befejezése után semmilyen esélye sincs ahhoz, hogy alkalmazást találjanak, mert nem az a szakmai képzettségük, amelyre szükség lenne, vagy egyszerűen azért, mert nincs munkalehetőség. Ehhez társul még a faji diszkrimináció: *az Egyesült Államokban a feketebőrű fiatal munkások 42 százaléka munkanélküli.*

Vannak részleges munkanélküliek, akik csak néhány napot dolgoznak hetenként vagy havonként, vagy akik csak alkalmi munkát találnak. Ez pedig csupán rendkívül szűkös megélhetésükhöz elegendő. *Azt a munkást, aki havonta egy órát dolgozott Japánban, már nem tekintik munkanélkülinek. Guyanában hasonlóan értékelik azt, aki heti egy órát dolgozik.*

Külön kategória a vándormunkásoké, akik a gazdasági fellendülés időszakában érkeztek vagy azért vették fel őket, hogy leszorítsák a béreket. Gyakran nem vagy csak nagyon korlátozott jogokkal rendelkeznek a közsegélyben való részesedés tekintetében, mivel a társadalom perifériáin élnek. Amikor a munkanélküliség emelkedik ők az elsők, akik munkahelyüket elvesztik.

A munkások ellenállásának megtörése érdekében, a munkaadók végsőkig élezik a gyűlölködést a munkanélküliek és a munkahellyel rendelkezők között (az utóbbiak tartanak attól, hogy a munkanélküliek megkaparintják helyüket (és habozás nélkül a fajgyűlölet „fegyveréhez" nyúlnak.

A transznacionális társaságok a szakszervezetek elleni harc eszközeként alkalmazzák a dolgozók elbocsátását. *Nemrégiben az amerikai General Motors társaság rentábilis üzemeket zárt be, hogy egész szakszervezeti szekciókat különítsenek el egymástól, amelyek az ellenállás magvát képezték.* A transznacionális társaságokat az ilyen manőverekben gyakran segítik az opportunista szakszervezeti vezetők, akik készek elfogadni bármilyen, a dolgozókra nézve hátrányos kompromisszumot vagy csak bizonyos privilégizált munkás kategóriákat védenek, nem törődve a többiekkel és azokkal, akik már elvesztették munkahelyüket.

Az idézett példák természetesen nem adnak teljes képet a munkanélküliség valamennyi formáiról, viszont említést kell tenni még a dolgozó nőket, a mérnököket, a technikusokat és a tudományos területen dolgozókat sújtó munkanélküliségről és annak súlyos hatásairól.

Következetes, kitartó harc kell

A munkanélküliségnek katasztrofális erkölcsi következményei is vannak; ilyen a feleslegesség érzése, a reménytelenség, a depresszió. A munkanélküliség felelős nagy részben a bűnözés, a kábítószer-fogyasztás és az öngyilkosságok nyugtalanító mértékű emelkedéséért.

A dolgozók és szakszervezeteik csak akkor tudják kikényszeríteni a munkanélküliek számának fokozatos csökkentését, *ha következetes és kitartó harcot folytatnak.* Meg kell fogalmazniuk a dolgozók legszélesebb tömegeit egyesíteni képes követeléseket és meghatározni, hogy milyen irányban kell a harcot folytatni. Ezért konkrét szakszervezeti harci programmal kell rendelkezniük.

A tudományos technikai haladásnak *a békét és nem a háborút kell szolgálnia.* Elő kell segítenie a munkaidő és a segítenie kell az ember személyiségének kibontakozását, a nehéz és veszélyes munka kiküszöbölését, az önművelés lehetőségeinek növelését a sportolást és a pihenést. Biztosítani kell a munkához való jogot és valamennyi dolgozó, valamint családja részére a teljes társadalmi védelmet éppen úgy, mint a társadalombiztosítás valamennyi vívmányából való részesedés lehetőségét.

Baranyai Zoltán

Nem felejtették el, honnan indultak

Tárlat az üzem művelődési házában

Elég gyakran tapasztalni, hogy a közművelődési munkában felerősödnek a formális vonások, holott a munkahelyeken számos olyan feltáratlan „művelődési tartalék" van, melyekkel a bejáró fizikai munkások érdeklődése éppúgy felkelthető, mint a vasúti értelmiségé. Ezt ismerte fel a Landler járműjavító művelődési bizottsága és művelődési háza, amikor decemberben *Veréb László* amatőr festő és *Szommer József* amatőr szobrász munkáiból rendezett kiállítást.

Egy ideig mindketten a Landlerben dolgoztak, majd más helyre szólította őket a vasutas kötelesség. *Nem felejtették azonban el honnan indultak, s a kapcsolatokat a szakszervezeti bizottság is tovább ápolta velük,* melynek jeles bizonyítéka ez a kiállítás is.

A tárlat megnyitása után beszélgettünk a művészekkel. Veréb László, még ipari tanulóként jött a Landlerba, majd néhány év után a TBÉF Tatai úti telepére került. Amatőr festő készségét immár 25 éve a központi vasutas képzőművész körben fejleszti. Olajfestményein a magyar táj, a Balaton festői világa elevenedik meg. A hevesi szülőfaluban, *Ludason* szerzett emlékei; a tehénistálló, a vándorköszörűs ma már szokatlan látványa, a fedezetlen vasúti átjáró éppen úgy megjelenik képein. mint a kukorékoló kakas. vagy a pisilő kisfiú. Ezekkel a képekkel, festményekkel rendszeres résztvevője volt az országos vasutas amatőr kiállításoknak, ahol többször nyert díjat. De sikert aratott már festményeivel *Drezdában, Münchenben és Párizsban* is.

— *A TBÉF-nél a Felszabadulás szocialista brigád tagja vagyok.* Hogy miként fogadják a brigádtársak ilyen irányú közművelődési munkámat? Egyrésze szívesen, örömmel nézegeti festményeimet. de akad olyan is, aki lebecsüli ezt a munkát. Nagyon örülök, hogy a Landlerben sem felejtettek még el, s erre a tárlatra meghívást kaptam.

Kollégája, Szommer József változatosabb utat járt be. Az erdélyi Szilágyságban, *Tasnádon,* ismerkedett meg a fafaragás fortélyaival. Olyan neves faszobrász mesterektől tanult, mint *Keresztes Samu,* vagy a két Bolyait is megmintázó marosvásárhelyi *Csorvássy István.* Szobrászismereteit a Landlerben öntvényminta-készítőként, majd a MÁV Központi Anyagvizsgálóban hasznosította. Sőt, térlátását ezáltal sikerült továbbfejlesztenie is. Ehhez a központi vasutas képzőművész körtől sok segítséget kapott. Elég széles körből választ témát. Szobrai között láthattuk a kalauznőt, a zenélő lányokat, a bányászt, a vasúti távirászt éppúgy, mint az úttörővasutas lányt vagy az első magyar űrhajóst és szovjet kollégáját is. *A vasút villamosításának 50. évfordulójával kapcsolatos Kandó emlékplakettet is ő mintázta.* Aki ennek a megnagyított változatát a Keleti pályaudvar várócsarnokában látja, talán nem is gondolja, hogy a plakett nem egészen kilenc centiméter átmérőjű öntvénymintáját Szommer József hosszú heteken át nagyító alatt faragta ki.

— *A legszívesebben a fával, azok közül is az Erdélyben megkedvelt körte- és tölgyfával dolgozom.* Szépen alakíthatók, megmunkálhatók. De mint ezen a kiállításon is látható: szép sikereket értem el a műanyagnak a szobrászatban való alkalmazásával is. Nem szeretem a túlzottan moderneskedő stílusban készült. gyakran felismerni is nehéz szobrászati irányzatokat, az e stílusban készült tárgyakat. Végül is a szobrok nem önmagukért, vagy a szerzőnek készülnek. A közönség a legreálisabb zsüri. Tapasztalataim szerint a közérthető. az egyszerű bejáró dolgozó és az amatőr számára is ugyanazt kifejező szobrok aratják a nagyobb sikert.

Szommer József vélekedését a kiállítás igazolta: *a járműjavító dolgozói közül alig akadt, aki ne tekintette volna meg a kiállított képeket, szobrokat.* De jöttek brigádközösségben a kerület többi üzemeiből is érdeklődők. Ez egyben bizonyítja azt is. hogy az szb és a művelődési bizottság a a Landlerből elindult amatőr művészekkel tartalmas kapcsolatot alakítottak ki. s ezzel a dolgozók munkahelyhez kötődésének erősítésében is hasznos kezdeményezés elindítói lettek.

Orosz

Városi vetélkedőt nyert a szombathelyi TBÉF Lenin brigádja

Szombathelyen 240 szocialista brigád — közöttük 30 vasutas — indult a háromfordulós levelező brigádvetélkedőn.

Az irodalmi, film, sport, zenei és múzeumi kérdéseket tartalmazó feladatokat minden fordulóban kiválóan oldották meg a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség *Lenin* szocialista brigádjának versenyzői és abszolút győztesként kerültek ki a nagyszabású versenysorozatból.

A levelező vetélkedő elődöntője már szóbeli volt. A december 12-i döntőt a nagy nyilvánosság előtt a megyei művelődési és ifjúsági központban rendezték meg.

A győztes brigád tagjai pénzjutalmakat kaptak, és valamennyi részvevő kollektíva emléklapot vihetett haza.

Sz. J. I.

JUBILÁLÓ FÚVÓSZENEKAR

Ünnepi hangverseny Békéscsabán

A vasutas-szakszervezet békéscsabai művelődési házának vezetősége tisztelettel hívta vendégeit november 22-én 18 órára a vasutas-fúvószenekar hangversenyére.

Ünnepi volt ez a hangverseny, *hiszen 12 évi művészi munkáról adtak számot a zenekar tagjai.* 1970-ben az MSZMP békéscsaba városi bizottságának kezdeményezésére, a helyi igények kielégítésére alakult meg — az amatőr, de zenét szerető és értő tagokból álló fúvószenekar. Azóta rendszeresen közreműködnek a város társadalmi és politikai ünnepségein.

Az eltelt 12 évi munkát méltatta és a hangverseny közönségét köszöntötte *dr. Szemenyei Sándor,* az MSZMP békéscsabai városi bizottságának titkára.

A vasutas-fúvószenekar *Ötvös Nándor* karnagy vezetésével elérte a kitűzött célt. Igényes műsorpolitikájukkal széles körű zenei ismeretre, magas szintű hangszerkezelési tudásra tettek szert a zenekar tagjai.

Ötvös Nándor karnagy kiváló emberi tulajdonságával, nagy pedagógiai érzékével eredményes kapcsolatot alakított ki a fiatal és az idősebb zenekari tagok között, hiszen most is három generációval dolgozik együtt. Mindig újabb és újabb zenekari műveket kutatnak fel és tanulnak meg, a jelenlegi ismeretanyaguk is széles skálán mozog: *a hagyományos zeneművektől, nyitányok, nemzetiségi polkák, keringők, indulókon keresztül, Bartók és Kodály műveinek filmzenék és modern átiratok bemutatásáig terjed.*

A városi rendezvényeken kívül a zenekar részt vesz a területi és országos vasutas találkozókon, állandó szereplői a fúvószenekari minősítő hangversenyeknek, 1975-ben Hódmezővásárhelyen, 1978-ban Szarvason, 1981-ben Orosházán *„Aranylant diploma"* kitüntetéssel értékelték művészi teljesítményüket.

Békés megye tanácsának végrehajtó bizottsága a népművelés terén kifejtett kiváló zenekari munkájukért a *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesítette a vasutas-fúvószenekart.

Zacharidesz Jánosné

KARÁCSONYI MEGLEPETÉS

A dombóvári körzeti üzemfőnökségnél decemberben összesítették a kommunista műszakok eredményét, amelyeket az idős korúak éve alkalmával a nyugdíjasok karácsonyi megajándékozására szerveztek. Összesen 113 ezer forint gyűlt össze.

Az összeg felosztásáról — a helyi nyugdíjas-szakszervezeti csoport véleményét kikérve — a szakszervezeti bizottság és a szocialista brigádvezetők tanácskozása döntött. A döntés után a szakszervezeti bizottság aktivistái személyesen vitték el huszonkét 80 éven felüli nyugdíjasnak az 1400-1400 Ft-ot, hatvan „alacsonynyugdíjasnak" az 1000-1000 Ft-ot, és adták át a tanácskozás résztvevőinek karácsonyi, újévi jókívánságait.

A dombóvári nyugdíjas-szakszervezeti csoport támogatására a fennmaradó összegből 16 513 Ft-ot, a dunaújvárosi csoport segítésére 6000 Ft-ot fordítottak.

A karácsonyi ajándékot kézbesítő aktivisták beszámoltak arról, hogy az idős emberek elérzékenyülten fogadták és hálásan megköszönték az üzemfőnökség dolgozóinak ajándékát.

Krajczár Antal

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete titkársága a közelmúltban áttekintette szakszervezetünk központi lapja, a *Magyar Vasutas* terjesztésének tapasztalatait. Megállapította, hogy a korábbi határozatok végrehajtásának eredményeként növekedett a lap példányszáma. Az elért eredmények ellenére azonban továbbra is gondot jelent, hogy a főnökségek székhelyétől távolabb eső kis- és középállomásokra, az utazószolgálatot ellátókhoz, a pályamesteri szakaszokra, építésvezetőségekre, vonali és változó munkahelyeken dolgozókhoz sokszor egyáltalán nem, vagy csak késve. minimális példányszámban jut el a lap.

Az írásos agitáció és propaganda, valamint az informálás és tájékoztatás javítása érdekében *a terjesztő munkát tovább kell javítani. Ennek érdekében 1983-ban versenyt hirdetünk a Magyar Vasutas példányszámának növelésére.* A versenyen valamennyi alapszervezet résztvehet. A díjazásnál csak azok az alapszervezetek jöhetnek számításba, amelyek az állományi létszám egyharmadát meghaladó példányszámban fizetnek elő a Magyar Vasutasra.

A versenyben elért eredmények alapján az első helyezettet díjazzuk, a Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalathoz 1983. első félév végéig beérkező lapmegrendelés illetve előfizetés alapján.

I. díj	3000,— Ft
II. díj	2500,— Ft
III. díj	2000,— Ft
IV. díj	1500,— Ft
V. díj	1000,— Ft

A díjak az 1983. évi sajtónapi ünnepségen kerülnek átadásra, Budapesten, a szakszervezet székházában.

KISZ-kitüntetés két szombathelyi vasutas fiatalnak

November 7-e tiszteletére két fiatal kapott magas KISZ-kitüntetést Szombathelyről. *Horváth László* motorszerelő az ifjúsági szervezet első titkárától, *Fejti Györgytől* vette át a fővárosban a KISZ Érdemérmet. *Segyevi Mária*, munkaügyi ügyintézőnek *Magyar Elemér*, a városi KISZ-bizottság titkára adta át az aranykoszorús KISZ-jelvényt.

Mindketten a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottságban és a körzeti üzemfőnökségnél végzett mozgalmi és gazdasági munkájukkal érdemelték ki az elismerést. Velük beszélgettünk vasutas pályafutásukról és az ifjúsági szövetséghez való kötődésükről.

— 1966-ban dízellakatos tanuló koromban léptem a KISZ-be, a vasútüzemnél, itt Szombathelyen — kezdi Horváth László. Nagyapám, édesapám, nagybátyám is vasutas volt. Az már természetes, hogy a feleségem is az.

— *Én is 66-tól vagyok tagja az ifjúsági szervezetnek* — veszi át a szót Segyevi Mária. — *Nagyapám és édesapám nyomdokait követve mi négyen testvérek is a vasútra jöttünk dolgozni.*

— Hogyan alakult életük? — kérdezem most elsőnek Segyevi Máriát.

— A gimnázium elvégzése után először a számviteli főnökségre kerültem. Onnan helyeztek a jelenlegi munkahelyemre. Időközben elvégeztem egy felsőfokú munkaügyi tanfolyamot.

— 1969-ben kaptam meg a szakmunkás-bizonyítványomat — folytatja a másik kitüntetett. Azóta is a gépek, a járművek mellett dolgozom. Változás csak annyi, hogy fiatalokkal is foglalkozom. Igyekszem velük megismertetni, megszerettetni a vasutasmunkát. Közlekedési szakközépiskolában érettségiztem, jelenleg a marxizmus—leninizmus szakosítóra járok.

— Milyen területen dolgoztak az ifjúsági mozgalomban — faggattam őket tovább.

— 1975-től az év tavaszáig a vasútüzemi KISZ-bizottság gazdasági felelőse voltam. 10 alapszervezet gazdasági és pénzügyeit intéztem. 1982-től tagja vagyok a területi szakszervezeti bizottság nőbizottságának — válaszolja Segyevi Mária.

Horváth László a következőket tudja mondani:

— 1970-től voltam KISZ-vezetőségi tag. Hét éve a vontatás II. alapszervezet titkárának választottak. Öt esztendőn át ez év tavaszáig a vasútüzemi KISZ-bizottságon tevékenykedtem. 1980-ban a városi pártértekezleten a pártbizottság tagjának választottak.

Mindketten számos más, brigád- és ifjúsági kitüntetéseknek is birtokosai.

Sz. Jakab

Alkotó ifjúság kiállítás Szentesen

Az újításoknak nincsenek üzemi határai

A KISZ Szentes városi gazdaságpolitikai munkabizottságának a szervezésében, ebben az évben is meghirdették az *Alkotó ifjúság pályázatot*, amelyen a MÁV szentesi körzeti üzemfőnöksége, a Csongrád megyei Vízmű Vállalat, a szentesi Baromfifeldolgozó Vállalat és a KONTAKTA Gyár fiataljai vettek részt alkotásaikkal és tanulmányaikkal. A pályamunkákból a vasutasok szervezésében a vasutas kultúrházban kiállítást rendeztek. A kiállítás megnyitását egybekötötték a szentesi üzemfőnökség újítási ankétjával.

Az ankéton *Németh István* műszaki üzemfőnök-helyettes és *Szentes Bíró Ferenc* újítási ügyintéző áttekintette a szentesi vasutasok idei újítási tevékenységét, amelynek sikerét jelzi, az 50 benyújtott újítás és 62 ötlet. Az újítások 22 száléka védelmi jellegű.

Az üzemfőnökségnél az újítás már nemcsak a műszaki dolgozók kiváltsága. Szép számmal találhatók a javaslattevők között fizikai, üzemviteli és kereskedelmi dolgozók. Jóllehet nem minden újítás korszakalkotó, találmányi, vagy szabadalmi szintű, de az adott munkahelyen az üzemét becsülő, az üzem munkájáért felelősséget érző, tenniakaró dolgozók példamutatása. Ez nagy erő a munkahelyi kollektíva életében. *Szentesen az ötletszintű javaslatokat is körültekintően vizsgálják a szakvéleményezők és konzultálnak a benyújtó személlyel a legjobb megoldás érdekében.*

A kiterjedt újítási tevékenységnek nem maradt el az elismerése sem. *A szeged igazgatóság újítsái versenyének legutóbbi szakaszában is rangot kaptak a szentesi újítók*, mert az üzemfőnökségek között első helyezést értek el.

Örvendetesen javult az újítások átfutási ideje. Figyelemreérdemes jelenség az is, hogy a közreműködői szerződések megszaporodtak, amelynek eredményeként sokkal hamarabb kerültek használatba az újítások.

A MÁV *Kiváló Ifjúsági Szocialista Brigádja* címmel kitüntetett *Kandó Kálmán* járművillamossági brigád élenjár az újítómozgalomban. *Orosz Ferenc* a szakma ifjú mestere, *Kiss László* és *Marcsó Ferenc* a brigád tagjai sokszoros újítók.

Az újítások közül kiemelkedik *Pintér Lajos* fiatal dízelmotorszerelő újítása. A dízelmozdonyok működését kenőolajnyomással biztosítják. A nyomáshiány ellen nyújt védelmet egy berendezés, de ez is meghibásodhat és ha nem jelzi az olajnyomás csökkenését, akkor a dízelmotor tönkremegy és milliós kár keletkezik. Pintér Lajos újításával az ellenőrző berendezés üzemképességét biztosítja.

Vaczkó István üzemmérnök és öt társa újítási eredményeként már használatba vették a dízelmozdony diagnosztikai mérőműszert, amelyen három évig dolgoztak. Újításukkal időt, munkaerőt és költséget csökkentenek. *A fűtő aggregát motoroknál egy év alatt közel egymillió forint megtakarítást értek el.*

Nagy figyelmet keltett az az éberségi berendezés, amely a mozdonyvezetők szolgálatképességét ellenőrzi és a nemzetközi szabványnak is megfelel. Lanyhuló éberség esetén *a berendezés fény- és hangjelzést ad, veszélyeztetéskor pedig gyorsfékkel automatikusan megállítja a vonatot.*

Az Alkotó ifjúság kiállítást ugyan a vasutasok rendezték, de a mozgalom nyitottságát jelezte, hogy a város több üzemének a fiataljai is bemutatták alkotásaikat. Sokan időztek a KONTAKTA Gyár díjat nyert zajcsökkentő újításánál és az ugyancsak díjazott Vízmű-terepasztalnál, amely Szentes vízellátását szemlélteti.

A résztvevő vállalatok dolgozóinak és kollektíváinak a legjobb alkotásait három kategóriában díjazták.

A vezetők megfelelő szakmai segítéssel, tervezéssel, újítási klubbal segítenek a mozgalomnak. Elősegítik az ötletek, javaslatok formába öntését, gyorsítják azok realizálását és ezzel egyre több dolgozó számára teszik vonzóvá az újítást, szélesítve a mozgalom tömegbázisát. *Az újítók szentesi bemutatkozása is ilyen fórum volt, ahol lehetőség nyílt értékelésre, tapasztalatcserére.*

Fogas Pál

Véradók köszöntése

A debreceni járműjavító üzem művelődési házában az elmúlt év végén véradóünnepséget rendeztek, amelyen az üzem gazdasági és társadalmi vezetőin kívül megjelentek a megye és a város Vöröskeresztes szervezeteinek képviselői is. A résztvevőket *Balázsi Györgyné*, az üzem vöröskereszt szervezetének titkára köszöntötte, méltatva azoknak a segítségét, akik mindig készek a sokszor életmentő véradásra.

Az ünnepségen 21 véradónak arany fokozatú, 32-nek ezüst, illetve bronz fokozatú kitüntetést adtak át. Az üzem vezetősége összesen 39 ezer forint jutalmat ajánlott fel a véradóknak és aktivistáknak.

Kallódó szellemi tartalékok

Diplomával fizikai állományban

A vasutas-szakszervezet elnöksége széles körű felmérés alapján a közelmúltban elemezte a vasutas műszaki értelmiség helyzetét. Ennek nyomán az igazgatóságoknál is számba vették az eredményeket és meghatározták azokat a feladatokat, melyek valóra váltásával, a rendelkezésre álló szűkös lehetőségek között is javítható az értelmiség helyzete, közérzete.

A közelmúltban a budapesti igazgatóság pártbizottsága és a területi szakszervezeti bizottság is együttes ülésen értékelte a műszaki értelmiséggel kapcsolatos tennivalókat. A vita után *Fodor László* üzemmérnökkel beszélgettünk.

Egyre jobban elmosódik a határ

Elöljáróban annyit, hogy Fodor László, a MÁV Jobbparti Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség műszaki csoportjának fiatal vezetőhelyettese, egyben a területi szakszervezeti bizottság tagja is. Műszerészként került a vasúthoz, majd a szakma mellett tisztképzőt végzett, s Győrben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán szerzett üzemmérnöki diplomát. Háromszoros kiváló dolgozó, s kapott Miniszteri és KISZ KB Dicsérő Oklevelet is. Jól ismeri azokat az eredményeket, gondokat, amelyeket az együttes ülés előterjesztésében és a hozzászólásokban is megfogalmaztak.

— A mi szakszolgálatunk szemléletesen mutatja azt a fejlődést, ami az utóbbi néhány évben a vasúti technikában bekövetkezett — mondja —. A teljesség igénye nélkül csak néhányat említek: *automatikus térközbiztosító-berendezések, fénysorompók, dominó rendszerek, automatikus vonatbefolyásoló eszközök, tájékoztatási és információs rendszerek kerültek tömegesen felszerelésre.* A távközlésben egyre nagyobb teret kapnak a többcsatornás híradástechnikai berendezések, s napirenden van a számítástechnika alkalmazásának, bővítésének lehetőségeinek a keresése. De említhetem a forgalom, s egyáltalán a vasútüzemi folyamatok korszerűsítésében ma már nélkülözhetetlen rádió adóvevő rendszereket, melyeknek a javítása nagyobb szakmai felkészültséget, elméleti ismeretet is igényel.

— Úgy tudom, húsznál is több diplomás dolgozik az igazgatóság területén ennél a szakszolgálatnál fizikai állományban?

— Valóban igaz. De én ebben nem látok semmi különöset. Éppen az említett technikai fejlődés miatt a műszerész és a diplomás között egyre jobban elmosódik a határ, s a hangsúly az előttünk álló feladatok eredményesebb megoldására helyeződik át. *Kétségtelen, hogy sokan presztízsvesztésnek tekintik, hogy diplomával a zsebükben „szaki"-nak szólítják őket.* Emiatt olykor felvetődik a kérdés: ezért végeztem egyetemet, főiskolát? Talán emiatt indokolt az igény: *legyen új szakmunkás kategória, melynek elnevezése például mérnök-műszerész lenne.*

— Megjegyzem: a gyakorlatban azt tapasztaljuk, hogy a bonyolult berendezéseket javító, karbantartó diplomást — függetlenül státuszától — a szakmunkások vezetőnek tekintik, ha arra a tekintélyre hozzáértésével, munkájával rászolgál. De a legtöbben nem is reklamálnak, természetesnek tartják a jelenlegi gyakorlatot. Sőt így a diplomás fizikaiak anyagilag jobban meg is vannak becsülve, mintha egy irodában ülnének. Tapasztalataim szerint — éppen azért, mert vezetőállásban nem tudjuk a diplomás műszerésznek megadni a fizikai állományú keresetét, inkább a kevés tapasztalattal rendelkező, nappali tagozaton végzett diplomások kerülnek vezető állásba, s ők kötődnek jobban az irodához is. Ez a szemlélet a műszaki irányítás színvonalára még akkor is hátrányos, ha esetleg a diplomás mellett dolgozó műszerész olyan szakmai fogásokat, elméleti törvényszerűségeket tanul meg, les el, melynek alkalmazása a vasút szempontjából kétségtelen előnyöket is eredményez.

A pályakezdők legfőbb gondjai

— Hogyan vélekednek a kezdő műszakiak a vasúti fogadtatásukról?

— *Meglepő, hogy a bérekkel kapcsolatos probléma nem elsőrendű gondja a pályakezdő diplomásoknak.* Bár kétségtelen, hogy a vasúton kevesebb bért tudunk a kezdőknek adni, mint más termelő üzemekben kínálnak nekik. Inkább a munkahelyi bérfeszültségben, az elosztás differenciálatlanságában látom a problémát. Sajnos a pályakezdő diplomások között is sokan úgy lépnek fel különböző követelésekkel, hogy közben még semmit nem tettek a közös asztalára. S ezek a leghangosabbak. Ennek oka lehet az is, hogy a nappali tagozatról kikerülők az iskola által ideálisra festett munkahelyi körülményeknél lényegesen mostohább viszonyokat találnak a vasúton, s ahelyett, hogy segítenének a munka szervezettebbé tételében, a körülmények megváltoztatásában, *sokan csak a diplomát lobogtatják.*

Azt is meg kell mondani, hogy az idősebb kollégáknak sem jut arra idő, hogy a pályakezdőkkel foglalkozzanak Például a nyári gyakorlatokon sokszor magukra hagyatva, különösebb cél és konkrét feladat nélkül töltik el az időt, holott ilyenkor is lenne mód a szakma vonzó oldalának a megismertetésére. Ennek elmulasztása is előidézhette, *hogy a biztosítóberendezés szerelőknél az egyetemet végzettek közül egyre kevesebb található.* De említhetem azt is, hogy a munkahelyeken a fiatal mérnököt, közgazdászt, technikust tömörítő szervezetek is csak formálisan működnek.

A nappali tagozatról kikerülő fiatal diplomások is sok problémával találkoznak. Ha nem segítünk nekik az eligazodásban, elbátortalanodnak, sokan valóban tekintélyüket vesztik, s menekülnek a vasútról.

— Mint társadalmi szb-titkár hogyan látja az alkotó típusú szellemi kapacitás jobb kibontakozásának lehetőségét?

— A fizikaiaknál és az értelmiségieknél egyaránt hallható, hogy a kibontakozás lehetőségeit hiányolják. Nem akarok általános frázisokat pufogtatni, ezért konkrét példát említek. A térközbiztosításnál alkalmazott úgynevezett óbudai farokmágnes javítása elég sok alkatrészt igényel, de más berendezést is említhetnék. A vasúti alkatrész beszerzés sajnos nehézkes. *Ha el akarjuk kerülni a szokásos procedurákat, a vasúti előírások merevségeit, kénytelenek vagyunk valamelyik gazdasági társulással beszereztetni, illetve javíttatni az alkatrészeket, mert így rövid időn belül elkészül!* Pedig a mi diplomásaink, műszerészeink is meg tudnák javítani, de hol alkatrész nincs, hol a bérekre hat korlátozóan, sőt féltékenység és irígység is előfordul olykor. De többet tehetnénk az energiatakarékosság, a menetrendszerűség érdekében is.

A főnökség számít a diplomásokra

Hogy mire gondolok? Vegyünk ismét egy konkrét példát. *Szár-Alsó* térségében meghibásodik egy térközbiztosító egység, amihez a bicskei lerakatból lehet gépkocsival cseredarabot kivinni. *Ma az a gyakorlat, hogy a pesti központból küldünk egy mikrobuszt, ami Bicskén felveszi az alkatrészt és viszi a munkásokkal együtt Szár-Alsóra, majd a javítás után irány vissza Pestre.* Többször kértük már szóban, hivatalos formában is, hogy személyi használatú és tulajdonú gépkocsi átalány fizetéssel ezt ki lehetne küszöbölni. Mert akkor egy üzemvezető vagy diszpécser telefonon utasítaná a mozgójavító csoportot, s mivel ezek közel vannak a hibásodott térközhöz egyrészt megspórolnánk — a példánál maradva — a Budapest—Bicske között elhasznált benzin árát. Másrészt, mivel a javítás ideje a jelenleginek töredékére csökkenne, *nem kellene indokolatlanul olykor 20-30 vonatot megállásra, fékezésre késztetni.* Ezáltal a vonatok által felhasznált energiából is megspórolhatnánk. Nem beszélek most a forintban nehezen kifejezhető személyvonati menetrendszerűség javításáról, amivel az utas is elégedettebb lenne.

— Úgy hallottuk, hogy a közeljövőben a szakszolgálattól Japánba utaznak műszaki szakemberek. Miért?

— *A japánoktól szerzünk be olyan speciális berendezéseket, melyeket a vasúti távírórendszer korszerűsítésében fogunk alkalmazni. E berendezések üzemeltetésére, karbantartási munkáira a gyártó cég részben Magyarországon, részben a távolkeleti szigetországban készíti fel szakembereinket. S itt elsősorban a diplomás értelmiségiekre számít főnökségünk.*

Orosz Károly

Pályaválasztási bemutató

Miskolcon az igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya, a Vörösmarty Művelődési Házzal közösen gyakran szervez az általános iskolák nyolcadikos tanulói részére pályaválasztási bemutatót. Ennek keretében filmeken és üzemlátogatásokon mutatják be a különféle vasúti szakmákat, munkaköröket.

A gyerekek megtekinthetik többek között a vontatási üzemegység dizel- és villamosmozdony javító főműhelyeit, a Tiszai pályaudvar biztosító berendezéseit, megismerkedhetnek a forgalmi szolgálattevők, műszerészek, lakatosok és szerelők munkájával. Az igazgatóság területén három vasúti szakközépiskola és négy szakmunkásképző intézet van.

A miskolci 37-es számú általános iskola 8. osztályos tanulói egy V43-as villanymozdonnyal ismerkednek a miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének mozdonyjavító műhelyében. (Szatmári János felvétele)

Választ az igazgatóhelyettes

Körültekintőbben értékesíteni

Lapunk november 2-i számában *„Új rendelkezés, régi szemlélet"* címmel cikket közöltünk a fogyóeszköz-selejtezéssel kapcsolatban. A cikkre Miskolczi Sándor, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője az alábbiakat válaszolta:

„A fogyóeszközök selejtezését a bizottság a 114 216/1980. számú utasítás szellemében végzi. A gyakorlatban azonban ez némi módosítással történik, mint legutóbb Hatvanban. A kis mennyiségű irodagép, műszer és kisgép Miskolcra való szállítása értékesítés céljából gazdaságtalan lett volna. Az átvevő vállalattól kapott összeg a szállítási költséget sem fedezte volna. Ezért semmisítették meg valamennyit. *Ilyen eszközöket úgyanis magánszemélyeknek — az utasítás szerint — nem szabad eladni!*

A jövőben ügyelünk arra, hogy a selejtezett tárgyak értékesítése még gazdaságosabb legyen."

Felújítják a felrételi épületet

Makón mozgalmas az élet

Felújítás alatt álló állomásépület fogadja a Makóra érkező látogatót. A régi, megkopott felvételi épület egy része már megfiatalodva sejteti, hogy hamarosan jobb körülmények között dolgozhatnak a makói vasutasok, és szebb épületben fogadhatják az utasokat és szállító feleket.

— *A felújítás ellenére zavartalan a forgalom* — fogad *Fekete Tibor* állomásfőnök. — *Eredményeink is biztatóak. Személyszállítási bevételünk október végéig 1 millió 640 ezer forint volt.* Érdekes, hogy a felemelt díjak ellenére többen utaztak, főleg Szolnokra és a fővárosba. Az idén lényegesen több cukorrépát, pontosan 32 ezer tonnát kell elszállítanunk. November derekáig már közel 14 ezer tonna „édes" árut küldtünk Mezőhegyesre. A cukorrépa mellett jelentős mennyiségű homokot, őrleményt, szárított zöldséget, mezőgazdasági gépeket és más árukat adnak fel állomásunkon a hazai megrendelőknek, illetve az ország határain túlra.

Makóról október végéig 59 ezer tonna árut indítottak útnak. Ez valamivel kevesebb az elmúlt évinél. *Igaz, áru most is lenne, csak kevés az üres kocsi.* Búzából, amelynek 80 százalékát exportra küldik, és homokból ezekben a napokban is több kocsit tudnának megrakni. A FOKA irányvonattal is tudná küldeni a homokot, amint azt legutóbb november 24-én is tette. A HÓDGÉP borsókombájnok szállításához igényli a kocsikat. A kocsihiányba egy-két szállító fél is jócskán besegít. A Söripari Vállalat szinte raktárnak használja a vasúti kocsikat, s csak nagy késéssel adja azokat viszsza.

— *Leadási forgalmunk még erősebb* — folytatja az állomásfőnök. — Tíz hónap alatt 4200 rakott kocsit fogadtunk. Különösen sok áru érkezik a TÜZÉP-nek, az ÁFÉSZ-nek, a tsz-eknek és a Közúti Igazgatóságnak. Ez utóbbinak irányvonatokkal érkezik az útépítéshez szükséges kavics és zúzottkő. *Havonta 3-4 irányvonat is érkezik,* s bizony itt gondjaink vannak. Kicsi az állomás befogadóképessége, egyszerre nem tudunk minden kocsit a rakodóhelyhez állítani. Ez pedig megnöveli a kocsitartózkodási időt.

Idegen kocsikkal még rosszabbul állnak. *Októberben átlag 33 órát tartózkodott Makón egy-egy idegen kocsi.* Ennek legfőbb oka a vállalatok elégtelen rakodási készsége, nemcsak a hétvégeken, hanem sokszor hétközben is. Azért szerencsére akadnak olyan szállítófelek is, mint a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat, VOLÁN, a DEFAG, amelyeknek kocsiálláspénzük szinte alig van. *Eredményesen dolgozik a MÁV-VOLÁN komplexbrigád is.* Az őszi forgalom idejére pótfelajánlásban vállalták, hogy a részükre érkező kocsik 80 százalékát késedelem nélkül rakják ki. Ezt eddig teljesítették: *ha kellett, hétvégén külön műszakot is tartottak, rakták az árut.*

Az állomás létszáma 107 fő, többségük szocialista brigádban tevékenykedik. Közülük a legeredményesebb a 12 tagú *Baross Gábor* szocialista brigád. A kereskedelmi dolgozók kis kollektívája élenjár a munkában és a társadalmi tevékenységben is. De a többiek is segítik a közös feladatok megvalósítását. Az összefogásra szükség is van, nem egyszer előfordul, hogy létszámhiány miatt nehezebbé válik a munka, kevés a munkaerő — különösen a frekventált munkakörökben. Az állomás 3 iparvágányát és a rakodóhelyeket kiszolgáló, vonatokat összeállító M32-es tartalék gépükkel egy plusz egy fővel tolatnak. Nem egyszer a répa továbbításához is igénybe vették. Öt dolgozójuk hosszú hónapok óta *Kiskundorozsmán, Szegeden és Budapesten* dolgozik kirendelésben. A létszámhiány miatt különösen szabadság és betegség esetén — ugrásszerűen megnőtt a túlórák száma. Az állomás vezetői mindent megtesznek a hiányzó létszám pótlására: *augusztus óta 7 új dolgozót vettek fel és képeztek, illetve képeznek ki.*

Az állomásfőnök elmondotta azt is, hogy az igazgatóság állomásukon hozta létre a mozgó takarító brigádot. A 7 tagú brigád az igazgatóság területén elismerésre méltóan dolgozik. Ugyancsak náluk a régi motorszín helyén kocsiműhelyt alakítottak ki, ahol naponta átlag 15 teher- és poggyászkocsi kisebb javítását végzik el.

Végezetül feltétlen szót érdemel a pár éve átadott szociális létesítmény, amely alaposan megváltoztatta a makóiak szociális helyzetét. A tisztálkodási és a pihenési lehetőséget biztosító helyiségek mellett vendégszobáikat az ország minden részéből felkeresik: *könyvtáruk egyre népszerűbb. Üzemi konyhájukon naponta több mint 300 személy részére főznek finom, ízletes, meleg ebédet;* s főállású üzemorvos és fogász gondoskodik a dolgozók, családtagjaik és a nyugdíjasok egészségügyi ellátásáról.

Gellért József

Az utasok sem angyalok

TISZTASÁGI ŐRJÁRATON GYŐR ÁLLOMÁSON

— *Személyvonat érkezik Budapest Keleti-pályaudvarról a negyedik vágányra. Kérjük az utasokat, a vágány mellett vigyázzanak!*

Győr állomás. Hangzavar. Emberforgatag. Csomagokkal, esernyőkkel, gyerekekkel, rohan mindenki a kijárat felé. Ha hosszú szerelvény érkezik, rengeteg emberrel — kijáratnak minősül a bejárat is. Nincs vasutas, aki föltartóztatná az embertömeget. Nem is akarja senki. A legegyszerűbb az, ha ennyi ember gyorsan elhagyja a pályaudvart.

AHOL ÁLLNAK, OTT SZEMETELNEK

Az induló csarnok karzatára rohanok és onnan figyelem a kitóduló tömeget . . .

Egy bundás nő négy év körüli fiacskáját rendezi. Kiszedi a zsebeiből a vonaton felgyülemlett csokispapírokat és mintha a világ legtermészetesebb dolga volna, *ott ahol állnak, ledobja a kövezetre* . . .

Egy szivarozó utas végére ért füstölgő elvezetének és mint aki jól végezte a dolgát, a korlát mögé hajítja a parazsas csutkát. A füstölgő-repülő közben fönnakad egy világos-szürke pantallón . . .

— *Megőrült!? Nincs jobb dolga!? Nem látja, hogy itt állok!? Nem látja . . .!?*

Mintha nem is neki beszélnének. Csörtet a kijárat felé. A fiatalember a fejét ingatja és nagy buzgalommal tisztogatja zsebkendőjével a nadrágját.

A hatalmas oszlop mellett sok szoknyás, termetes asszonyság igazgatja a csomagjait . . . Kézitáskáját kinyitva nylontasakot, papírszeleteket szed ki belőle és bár óvatoskodva, de az oszlop tövébe rejti . . .

Rajtacsípik.

— *Ejnye, ejnye . . . Miért nem a szemeteskosárba teszi?* — kérdi egy azonos korú asszony, aki söprűjéről, vizesvödréről ítélve, a csarnok egyik takarítónője . . .

A sok szoknyás meglepődik. Erre nem számított ekkora forgatagban, de aztán föleszmél és akárha érte lenne az egész MÁV, ráripakodik a takarítónőre:

— *Mit törődik maga én velem!? Menjen innen a fenébe! Végezze a maga dolgát!*

A takarítónő odébb áll és végzi a maga dolgát. *Söpri a szalámivégeket, az almacsutkát, a citromhéjat, a műanyag poharakat, a csirkecombot, a szivarvéget* . . . reggeltől estig, estétől reggelig — sokadmagával. De hogyan győzhetnék? Ekkora forgalom mellett!? Ennyi szemetelővel?!

FÜST ÉS BŰZ MINDEN KOCSIBAN

Hogyan?!

Futok az elhagyott vonathoz . . . Vajon az milyen?

Kocsiról kocsira járok. *Füst, füst.* Fullasztó bagó szag. . . . Ott is ahol kívül és belül hirdeti a tábla: *„Dohányozni tilos!"*

Mégis dohányoznak.

Hány vasutas kellene ahhoz, hogy a rendet betartassák? A tisztaságot megóvják.

A szemetes ládikák néhol tömöttek, néhol üresek. Mellettük gyufaszálak, sörösüvegek, papírgombócok, csokoládés papírok, cukorkásfecnik, összetépett újságpapírok . . . A hamutartók környékén hamu . . . Az egyik ülésen sáros férfi lábnyom . . . A másik fülkében az ablak melletti párnázott ülés V alakban „madérázva" — magyarul *kivágva.* Késsel vagy pengével „kézimunkázhatta ki" az, aki ott járt . . .

Vajon a saját lakásában is így viselkedik?

— Személyvonat indul Budapest Déli-pályaudvarra a harmadik vágányról.

. . . ÉS MÉG NEKI ÁLLT FELJEBB

Ez a szerelvény két órát várakozott a pályaudvaron. Volt idő a takarításra. Meg is látszik. Hypo illata terjeng a fülkében . . . *Tiszta a padozat, frissen mosottak az ablakok, a hamutartók üresek, a szemetes ládikák lemosva, de a függöny! A függöny az tépetten lóg. Valaki késsel levágott belőle egy jó félméteres darabot.* . . Ugyan mire használja, hiszen tízcentinként hirdeti a beszövés: „MÁV—MÁV—MÁV"

— *Személyvonat érkezik Veszprémből, az ötödik vágányra. Kérjük az utasokat, a vágány mellett vigyázzanak!*

Füst, bűz, szellőzetlenség, kosz minden kocsiban. A látvány hasonló a Budapestről érkezett szerelvényekhez: papírszeletek, csokoládés papírok, csontok, szalámivégek, citromhéj, almacsutka . . . Az illemhelyek állapota leírhatatlan.

Az alagúton át egy másik peronra igyekszem egy vasutassal együtt . . . *A kettes vágány aluljárójánál egy férfi W.C.-nek tekinti a lépcsőt. Amikor a vasutas rászól, durva nyomdafestéket nem tűrő hangon kiabál* . . .

Még mi szégyelljük magunkat, hogy volt bátorságunk szólni . . .

És így megy ez napról napra, hétről hétre, évről évre, az országnak majd minden nagyforgalmú pályaudvarán . . . Se vége, se hossza a szemetelésnek . . .

A hangosbeszélő megint megszólal:

— *Személyvonat érkezik Pápa-Szombathely felől a negyedik vágányra, kérjük kedves utasainkat* . . .

Mi lenne, ha most rendhagyó módon így folytatná: *kérjük kedves utasainkat ügyeljenek a pályaudvar és a vonatok tisztaságára! Köszönjük a megértésüket!*

De nem folytatja így . . .

Sindulár Anna

Gőzmozdony a városban

A füstös, öreg gőzmozdonyok forgalomból való kivonása vasútnosztalgiát idézett elő nemcsak a vasutasok, hanem szinte az egész emberiség körében. A régi műszaki tárgyakat igyekeznek szerte a világon megmenteni a jövőnek. s egyre több masinát állítanak fel köztéren. *Legutóbb, december 4-én Szegeden, az igazgatóság mögötti parkban állították fel az Alföld jellegzetes, technikatörténeti értékű 375-ös gőzmozdonyát.*

Az avatóünnepségen *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott beszédet.

NEGYVEN ÉVI SZOLGÁLAT UTÁN

Nyugalomba vonult a munkaügyi vezető

Balassagyarmaton, a Rózsavölgyi Márk utcában, egy kertes családi házban él feleségével és három unokájával *Pribeli István,* a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség nemrégen nyugdíjba vonult munkaügyi vezetője. A városszerte közismert, és mindenki által Prikosnak becézett, mosolygós arcú férfival a lakásán találkoztam. Életéről, a vasútnál eltöltött negyven esztendő emlékeiről beszélgettünk.

Pribeli István 1941. augusztus 31-én került a vasúthoz. A Balassagyarmat — Vác vonalon levő *Nagyoroszi állomáson kezdte a szolgálatot órabéres átalányosként, mint forgalmi gyakornok.* Szívesen emlékszik vissza egykori állomásfőnökére, *Lőrinc Istvánra,* aki őt szinte gyermekeként szerette. Általa ismerte meg a vasútat. Hamarosan megszerezte a szükséges szakvizsgákat, és 1942-ben Dejtárra helyezték távírásznak. Ott önállósító szakvizsgát tett és forgalmistaként szolgált az állomáson. Hamarosan ismét visszakerült Balassagyarmatra, raktárnoki és átmenesztői munkakörbe, de azonnal be is hívták katonának. Gyors leszerelését a vasútnak és aktív labdarúgó pályafutásának köszönhette. A város akkori BTE felnőtt csapatában kergette a labdát. Ennek a sportnak a szeretete végig kísérte az életét. Harminchét éves koráig aktívan játszott a csapatban, és amikor cipőit a szögre akasztotta, a szakosztály vezetőségi tagja lett. *Alapítója volt 1943-ban a Balassagyarmati Vasutas Sport Klubnak,* és még ma is vezetőségi tagként tevékenykedik.

— *Leszerelésem után, 1942-ben ismét Balassagyarmat állomás létszámában dolgoztam, különböző beosztásokban* — mondja. — Néha a vonalfőnökség egy-két állomásán forgalmistákat helyettesítettem. Sohasem felejtem el a város felszabadulása előtti napot. Az állomás vágányain tárolt benzin- és lőszervonatokat találat érte. A felvételi épület teljesen kiégett. Másnap a szovjet városparancsnokság felszólította a vasutasokat a munka felvételére. Én az elsők között jelentkeztem szolgálatra és forgalmistaként tevékenykedtem. Részt vettünk a felrobbantott és megrongált vonalhálózat helyreállításában, az állomás romjainak az eltakarításában. *1962-ig dolgoztam forgalmistaként az állomáson.* A vonalfőnökség létszámába kértem magam vonali tartalékosnak. 1972 nyarán tértem ismét vissza Balassagyarmatra, forgalmi ügyintéző lettem.

Szabad idejét a tanulásnak, a továbbképzésnek szentelte. A tisztképzőt levelezőn végezte el. *Korán bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba is.* Az állomás forgalmi szakszervezeti bizottságának az elnöke lett, majd később szb-titkár. A körzeti üzemfőnökség megalakulásával egy időben — 1978-ban — újjászerveződött az szb is. *Pribeli Istvánt szb-elnöknek választották.* Ezt a tisztséget az idén novemberig, nyugdíjazásáig látta el. Az üzemfőnökség megalakulásakor munkaügyi vezetőnek nevezték ki.

— Most, nyugdíjban mivel tölti a szabad időt?

— *Elfoglal a család, a három unoka. Szívesen gondozom a kertet és vigyázok a kondiciómra, ma is sportolok. Az életemből azonban nagyon hiányzik a vasút.* Szerencsére a kollégák gyakran hívnak különböző rendezvényekre, találkozókra. Ilyen alkalmakkor felidézzük a múltat a régi emlékeket.

Pribeli Istvánt az idén, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából *Kiváló munkáért* kitüntetésben részesítették.

Radnai Ketykó István

A balatongyöröki állomáskezelő

A balatongyöröki megálló gesztenyefái levetették már lombkoronájukat. A vonatot csak néhány utas várja. A strandkellékek helyett mostanában a kisebb-nagyobb demizsonok jöttek divatba.

— *Nyáron azért jóval többen összejönnek* — pillant az avartól rozsdálló peron felé *Tallós János* állomáskezelő. — *A havi bevétel a régi díjszabással számolva is elérte a nyolcvanezer forintot. Télen jó ha napi ötven utasunk van.* Én jobban szeretem a nyarat, olyankor mozgalmasabb, pezsgőbb az élet errefelé. Hat üdülő és egy KISZ-vezetőképzőtábor van a környéken. Sok a fizetővendégszoba. Mérhetően megnövekedett az idegenforgalom is.

— *Negyven éve Keszthelyen kezdtem a vasutat személypénztárosként* — folytatja Tallós János. — Abban az időben még nem volt ennyire felkapott a Balaton-part. Meg aztán nem is volt lehetőség a mostanihoz hasonló tömeges üdültetésekre. Alig kóstoltam bele a vasúti munkába, kitört a második világháború. A németek minden sínszálat külön felrobbantottak, méteres darabokból csináltunk új pályát. *A síneket csak úgy odaszegeztük a talpfákhoz, kötés nélkül, mert még hevederek sem voltak.* A Zalán provizórikus fahíd épült, a régi vasúti híd mellett, az utazni vágyókat pályakocsival toltuk el a folyóig, onnan begyalogoltak Szentgyörgyre. A ritkán és rendszertelenül közlekedő vonatok a lehetetlenségig zsúfoltak voltak, erre még évek múltán sem aktatáskával, hanem batyuval utazott a nép.

Később Keszthelyről *Balatonedericsre,* majd *Révfülöpre* kerültem szolgálattevőnek. Aztán elváltam, tizenkét éves kislányommal hazajöttem Györökre. *Tíz éve szolgálok itt, szeretem* ezt a szép kis megállót, a fotósokat is megihlette, valamennyi balatongyöröki képeslapon látható. Csak az a baj, hogy régi az épület, a víz már felkúszott a falakba. Alighanem le kell bontani az egészet. Négyes turba járunk, túlóra havonta tíz ha összejön. Nekem elég az ötezer forint, amit kapok.

T. Z.

Kisvasút-nosztalgia

A Tisza—Szamos és az országhatár által bezárt háromszögben az életet jelentette a forgalomnak 1957-ben átadott 8 km hosszú, keskeny nyomközű vasút. *Jánkmajtisról* indult és érintette *Kisnamény* és *Csaholc* községeket. Később megépült egészen *Kölcséig,* így Vámosoroszi és Fülesd községeket is bekapcsolta a forgalomba. Így lett összesen 18 kilométer, valamint volt egy négy kilométeres iparvágány-kiágazás Csaholcnál. Mindezt *Nagy Zsigmond* a volt üzemfőnök, aki ma Jánkmajtis állomásfőnöke, mondta el.

A gazdaságosan üzemelő kisvasúton évente 50 ezer tonna árut adtak fel — ősszel a cukorrépa volt a sláger — s közel 25 ezer tonna árut fogadtak, természetesen mindez igen munkaigényes átrakással került a nagyvasúti hálózatba.

A hetvenes árvíz után a MÁV átvette a vasutasokat. *Varga István, Papp Zoltán, Bálint József* még ma is dolgoznak valamelyik szakszolgálatnál. De nemcsak a neveket sorolja kapásból az egykori üzemfőnök, hanem a mozdonyok számát is: *3742, 5731, 3729.* Ez utóbbi ma már Fehérgyarmat állomáson látható, melyet a mátészalkai vontatási részleg szocialista brigádjai eredeti állapotába állítottak helyre. A három vágányú kis állomás jelentősége éppen úgy megmaradt, mint amilyen korábban volt, úgyanis az említett területről Jánkmajtisra kerül minden áru, csak a szövetkezetek fuvarozzák saját járművel közúton az állomásra.

Zsoldos Barnabás

ÜNNEPI SZOLGÁLAT

December 26-án délután a *Meridián-expressz* pontosan indult a Keletiből. Az ünnepektől megfáradt utasok álmosan búcsúztak a ködös várostól. Ebben az álmos hangulatban csak a határőrök, a vámosok és a jegyvizsgálók mozognak frissen, noha nincs sok dolguk, mert kevés az utas. Így *Horváth József* jegyvizsgálóval már Gödtől adódott alkalom egy kis beszélgetésre.

— *A karácsonyi ünnepekben ez a második szolgálatom* — mondja. — *25-én a Hungáriát hoztam Sturovóból, 22 óra negyvenre, pontosan érkeztünk a Nyugatiba. Ezután hajnalig pihentem, és azt követően délutánig csináltam még egy fordulót.*

Horváth József öltözékén ugyan nem látszott semmi különös, mégis úgy tűnt, mintha most ünnepélyesebb volna, mint máskor.

— *Valóban így van. Bár a hivatását szerető jegyvizsgálónak mindig adni kell az előírásos ruhaviselésre,* de a nagyobb ünnepi szolgálatokra természetesen még nagyobb gonddal készül az ember. Én ilyenkor mindig tiszta fehér inget veszek fel, s kivasalom a felsőruházatomat is.

— Sok ünnepi forgalomban szolgált már?

— *Huszonhét éve utazom, mint jegyvizsgáló. Négy évem van még a nyugdíjig. Ez idő alatt szinte alig volt nagyobb ünnep, amikor ne került volna rám a sor. De szívesen teszem, mert nőtlen vagyok és természetesnek tartom, hogy ilyenkor többnyire azok maradjanak otthon, akiknek gyerekeik vannak.*

— Más fővonalon is jár?

— A Nyugati létszámába tartozom. Az utóbbi években csak Budapest—Szob, illetve Sturovo között teljesítek szolgálatot. Régen több felé vezényeltek, így más vonalakat is megismertem. Nem ártana, ha a fiatal jegyvizsgálókat több felé vezényelnék, hogy jobban megismerhessék az országot. Mondják is olykor: *„De jó is lehetett Józsi bácsinak, mert nem egy vonalon kellett járnia . . ."*

— Mi a különbség a belföldi, illetve a nemzetközi expresszek jegyvizsgálói szolgálata között?

— A nemzetközi vonatokon elengedhetetlen valamilyen idegen nyelv ismerete. *Én oroszul tanultam és németül is tudok annyit, amennyi a szakmához kell.* Az orosz előnye, hogy valamennyi szláv nyelvcsaládba tartozó utassal megértetem magam. Ha fiatalabb lennék, sokkal több időt szentelnék a nyelvtanulásra, mert megkönnyíti a munkát, s az sem lényegtelen, hogy az ember így a magyar vasút tekintélyét is növeli.

— Milyen volt az idei karácsonyi forgalom?

— Az én szolgálataim alatt semmi különös nem történt. De mi jegyvizsgálók — és azt hiszem a többi szakszolgálatnál dolgozó vasutas is — éppen ezt tartjuk különösnek.

Séra Sándor

AKI ÍRNI-OLVASNI TUD, AZT MÁR FELVESZIK

A sarusok jól keresnek, mégis aggasztó a létszámhiány

Minden csoda három napig tart — ekként a mondás. Ferencvárosban három hétig is eltartott, ám aztán mintha elvágták volna.

Dömötör László állomásfőnök meséli, hogy amikor 1982-ben a kiemelt munkakörökben a sarusoknál, a kocsirendezőknél és a váltókezelőknél évi tízezer forintról húszezerre emelkedett az évi forgalmi juttatás, három hétig egymás után jelentkeztek ide az emberek. Már-már reménykedtek abban, hogy az egyre aggasztóbb létszámhiány mérséklődik. S most az is nagy szó, hogy sikerült a korábbi létszámot stabilizálni. A sarusoknál mindössze negyvenen dolgoznak, s ebből csak tizennégyen ferencvárosiak, a többieket vidékről rendelték föl. *(A kirendeltek nem egy összegben, hanem negyedévenként kapják az éves forgalmi juttatást, először öt, majd hat-hatezer forintot.)*

Elv és gyakorlat

A mérleg eme serpenyőjébe még havonta nyolc-kilencezer forint kerül. Ám vele szemben a szinte megállás nélkül végzett munka áll. *Havonta 220-240 órát is dolgoznak a sarusok.* Elvben annyi szabadnap jár nekik, ahány vasárnap van az adott hónapban, de a gyakorlatban — éppen a riasztó létszámgondok miatt — gyakran átdolgozzák ezeket a napokat. A munka nemcsak nehéz, de veszélyes is, józan fejet és nagy figyelmet igényel. Ezzel kapcsolatban viszont akad gond, a rendkívül szigorú büntetés ellenére is..

— *Bármilyen furcsa, de éppen a legjobban fizetett munkakörökben okoz legtöbb problémát az ittasság* — mondja *Tiborc József* körzeti üzemfőnök. — *A kirendeltek többsége munkásszállón lakik, s csak hetente vagy éppen havonta jut haza a családjához. Néhány pohár után már nem számit, hogy másnap dolgozni kell, s ha elszíneződik a szonda, bizony hamar ugrik a húszezer forint. Az évi forgalmi juttatásnak ugyanis feltétele a hibátlan, balesetmentes munka. Az ittasságért viszont fegyelmi jár.*

— Gyakran tartanak ellenőrzést?

— Minden műszakváltásnál, vagyis naponta kétszer szúrópróbaszerűen kiosztunk néhány szondát. Öt-hat hetente pedig egy egész területet végigjárunk.

— Általában jól ismerjük az embereket — veszi át a szót az állomásfőnök —. Ha látszik rajtuk, hogy ittak — két tanú és a szonda igazolja az ittasságot — ezt automatikusan követi a fegyelmi.

— De a sarusoknál nem is az italozással van a legtöbb baj — tárja szét a kezét Tiborc József —, *hanem azzal, hogy nem tartják be a munkavédelmi előírásokat.* Hiába irtjuk tűzzel-vassal, hogy ne a mozgó kocsik kerekei közé tegyék le a vágányra a sarut, mégis megteszik. Pedig ha észrevesszük, akkor az illetőt két-három napra eltiltjuk a munkától, s újból vizsgáznia kell. Természetesen erre az időre fizetés nem jár, ami több mint ezer forint veszteséget is jelenthet. Ha betartanák ezt a szabályt, nem lenne olyan veszélyes ez a munka.

Különös emberek

Mindent egybevetve az állomásfőnök és az üzemfőnök véleménye szerint a sarusok nem keresnek rosszul. Ez az egyetlen munkakör ugyanis, ahol nem kérdezik az iskolai végzettséget, még a nyolc általános sem feltétel.

— És ahogy látom még sokáig nem lesz az — zárja a beszélgetést Dömötör László —. *Ha írni, olvasni tud, akkor fölvesszük. Hat hét alatt leteszi a vizsgát, néhány hónap alatt pedig olyan gyakorlatra tesz szert, hogy biztonságosan végezheti a munkáját.*

Kételkedésemet látva hozzáteszi:

— Ne higgye, hogy a főnök beszél belőlem. 1958-ban én is voltam sarus néhány hónapig.

Az állomásépülettől félórás út vezet a Nyugati rendezőbe. Kísérömmel, *Kolosi István* állomásfőnök-helyettessel arról beszélgetünk: vajon mire költik majd az emberek a december 28-án kifizetett csaknem harmincezer forintot.

— *Tőlük kérdezze meg* — mondja, majd kis gondolkodás után hozzáteszi —. *Másnap jó néhányan nem jönnek majd be, vagy éppen egyiket másikat haza kell küldeni.*

— Nem értem ezeket az embereket — fűzi tovább a szót —. Egész évben dolgoznak, hóban, fagyban, sokszor megállás nélkül. Havonta legalább 11 éjszakát itt töltenek. S amikor megkapják a pénzt, vagy a kirendeltek a negyedévi forgalmi juttatást, *vannak akik néhány nap alatt elmulatják.*

Szomorúan teszi hozzá, hogy a fiatalokkal sok a probléma. Egyre többször mennek a feleségek a honállomás főnökeihez, rendeljék vissza őket, mert a pesti éjszakában elmegy a pénz.

Mire kiérünk, éppen kezdődik a gurítás. Míg Kolosi István ellenőrzi a munkát, egy idősebb sarussal beszélgetünk a munkájáról.

— 1960-tól dolgozom itt. Sarusként kezdtem, aztán végigjártam több munkakört s végül újból itt kötöttem ki.

Megállapodtunk abban, hogy nevét nem írom le, így rögtön kötetlenebbé válik a beszélgetés, s arról is szót ejt: miért sértik meg a munkavédelmi előírásokat.

— *Nézze, ha betartok minden előírást, akkor biztonságban dolgozom, de esetleg nem tudom elvégezni a munkám.*

— De ez a módszer nagyon veszélyes.

Ez van, mutatja a kezével, s indul a vágányok közé. Mikor visszajön, arról kérdezem, mit csinál majd az évi forgalmi juttatással?

— Most már könnyebb — mondja —. Megépült a ház, a gyerekek is elkerültek hazulról. A feleségemmel megállapodtunk, hogy az unokákra költjük a pénzt.

A fizetés elmegy a szórakozásra

Következő beszélgetőpartnerem még fiatal ember. Családja nincs, a munkásszállón lakik. Négy évvel ezelőtt rendelték Ferencvárosba, aztán itt maradt. Miért?

— *Elsősorban a pénzért* — mondja. — *De egyáltalán nem vagyok megelégedve. Szerintem keveset kapunk a túlóráért, s a fizetésünk sem magas.*

Mint kiderül, nyolc általánost végzett, tanult szakmája nincs. A húszezer forintot a takarékba teszi, talán egyszer majd ház lesz belőle. A fizetéséből pedig él és szórakozik.

— Hová szoktak járni?

— *Hát a közeli presszókba, vagy ha névnapot ünnepelünk, akkor az Éden bárba, vagy más discóba.*

— Mibe kerül egy ilyen este?

— *Ha én fizetek, kétezer forint is elmegy,*

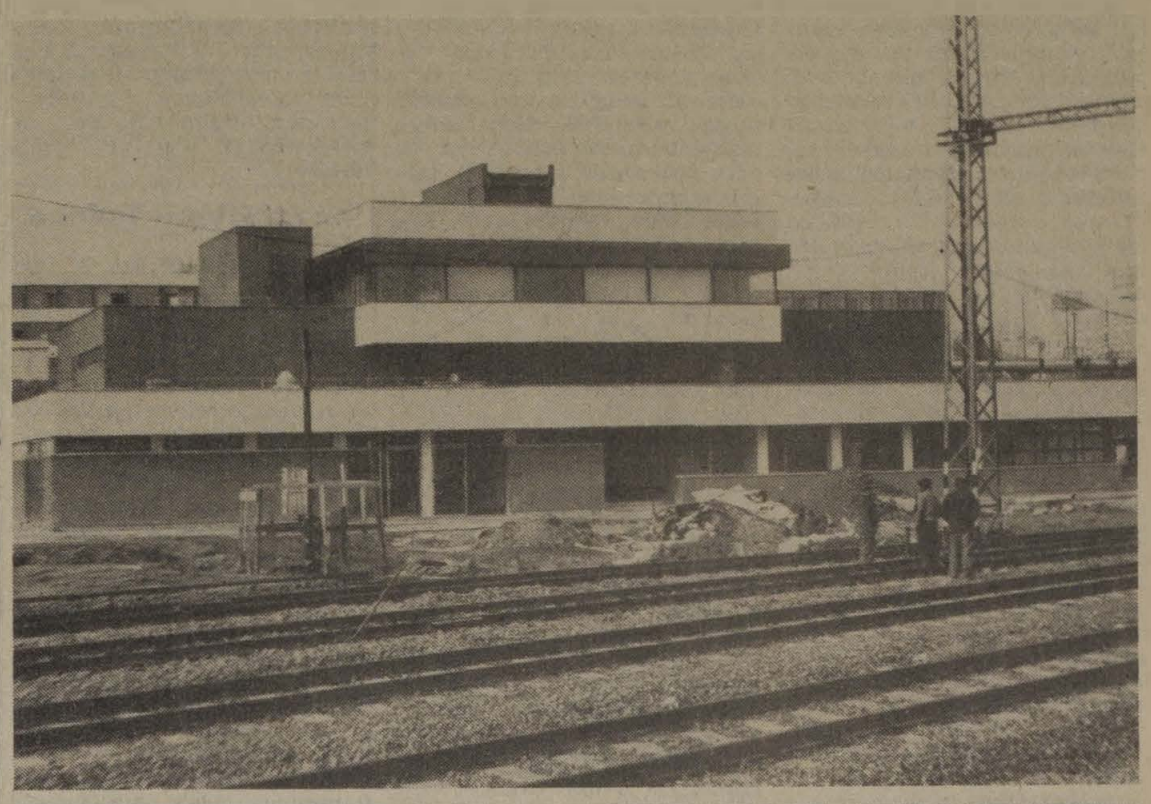
A fiatalember a problémás esetekhez tartozik. Kétszer küldték már haza, mert ittasan jelentkezett szolgálatba.

... December 29-én a sarusok közül öten nem mentek be dolgozni.

Lakatos Mária

Kelenföldi pályaudvar:

Befejezéshez közeledik a szerelés a forgalomirányító központban



A MÁV Magasépítési Főnökség, valamint a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozói a múlt év november végéig befejezték a Kelenföldi pályaudvar biztosítóberendezési és forgalmi üzemi épületének építését. A műszaki átadás óta jó ütemben halad a Dominó 70 biztosítóberendezés, az állomási távbeszélő rendszer és az erősáramú berendezések szerelése. A biztosítóberendezést a MÁV Budapesti TBÉF dolgozói végzik és előreláthatólag március végéig befejezik a munkát.

1. kép:

A forgalomirányító központ

2. kép:

Demeter Ferenc és Högye András műszerészek a jelfogóegység beszabályozását végzik.

3. kép:

Szabó József vezetékszerelés közben

4. kép:

Hegedűs Pál és Czifra Zoltán a berendezés áramköri felülvizsgálatát végzi

Óvári Árpád képriportja

AZ ÚJONC

Az újfelvételes fiatalembert Kerekes Ferenc tapasztalt kocsirendezőre bízták.

— Az ifjú kolléga elméletből kitűnőre vizsgázott — mondta az oktatótiszt. — A balesetvédelmi tudnivalókat is elsajátította. Most már csak magán múlik, hogy a gyakorlatban is jó kocsirendező váljék belőle.

Kerekes bólogatott, s tekintetével alaposan végigméregette a fiút. Amikor az oktatótiszt eltávozott, újra megkérdezte a nevét.

— Zámbó Árpád — mondta a fiatalember.

— Árpád... Árpád... — motyogta, majd megjegyezte: tán valami előkelő családból származol, hogy ilyen nevet kaptál?

— Apám téesztag — mondta a fiú.

— S neked nem tetszik a falusi élet? Nem veszed rossz néven ugye, ha tegezlek, hiszen a fiam lehetnél?

— Nem én — csillogott a fiú szeme —, és ha megengedi, én meg Feri bácsinak szólítanám.

— Rendben van, öcsi, mert te itt öcsi leszel — mondta a kocsirendező, majd hozzátette: ha leszel, mert ez itt keményebb és veszélyesebb munka, mint amit otthon a tsz-ben csináltál.

— Nem dolgoztam én otthon a tsz-ben, mert az általános iskola után szakmunkásképzőbe iratkoztam.

— És? — méregette a fiút.

— Hát... elvégeztem. Vasbetonszerelő volnék... De az nekem nem tetszik.

— És erre csak most jöttél rá?

— Voltam én már segédmunkás is.

— Ne mondd — tolta feljebb kemény kobakját az idős kocsirendező —, aztán gondolod, hogy ez a munka tetszeni fog?

— Van egy haverom, aki már két éve kocsirendező, és jól megtalálta a számítását.

— Te hogy számolsz?

— A munkám mellett tovább akarok tanulni. Azt mondta az oktatótiszt elvtárs, meg a munkaügyis, hogy erre minden lehetőségem meglesz.

— Na igen — mondta Kerekes —, de hát végül is hová akarsz majd kilyukadni? Úgy értem, hogy mi a végcélod?

A fiú gondolkozott egy kicsit: mondja, ne mondja? De aztán határozottan kijelentette:

— Tetszik tudni... a haverom azt mondja, hogy ő egyszer, persze évek múlva, ha tanul, meg már minden csínjátbínját érti a dolgoknak, ő fogja irányítani azt az egész rendezőpályaudvart. Ez nagy dolog, ugye?

— Az bizony — bólogatott, majd a tekintetével újra végigméregette a fiatalembert:

— Neked is ilyesmi jár az eszedben?

— Igen — hajtotta le fejét.

A „mester" elmosolyodott, de tetszett neki a fiú, aztán így szólt:

— No, akkor menjünk! Te egyelőre csak nézd, hogy mit csinálok. Aztán nyisd ki a szemed, de a füled is hegyezd, mert itt minden zörejnek külön jelentése van. A hangszórókon jön az utasítás, de te csak azt figyeld, hogy én mit csinálok!

A fiatalember árgus szemmel figyelt. Állandóan ott volt a mestere közelében.

A gurító vágányra felhúzott szerelvényről „el-el-szakadt" egy-egy kocsi, de néha több is egyszerre, s gurult az V., VI., VII. vagy IX. vágányon álló kocsisorra.

— Nem mindegy, hogy az álló szerelvénytől mekkora távolságra rakja le az ember a sarut, magyarázta a mester. — Tudniillik a rakott kocsi sebesebben gurul. De ezeknél is van különbség. A súlyosabban terheltek más-más lendülettel jönnek. A gyakorlott sarusnak pontosan tudni kell, hol mérsékelje a kocsi lendületét úgy, hogy az végül is csak rákoccanjon az álló szerelvényre. Mert a vagonokban néha milliós értékek vannak. S a MÁV-nak olyan állapotban kell átadni az árut, ahogy azt bepakolták.

— Hadd próbáljam lerakni most már én is a sarut — szólt a fiú.

— No figyelj — emelte a kezét —, jön az ötödikre három kocsi. Hallod a zörgésüket?

— Hallom — mondta.

— Rakottak vagy üresek? — kérdezte.

— Rakottak — vágta rá az újonc.

— Na figyelj csak jobban, mert ezek üresek. Ezután mindig mondom, melyik milyen, s te csak hegyezd a füled. És tanuld meg, hogy az üres kocsiknak élesebb, a rakottaknak mélyebb a hangjuk, hogy úgy mondjam, ezek nyögnek, csikorognak a váltókon.

Zámbó Árpád nem tehetett mást, mint jószándékkal, őszinte akarással próbálta beleélni magát azokba a mozdulatokba, amiket a mesterétől ellesett.

Három nap után aztán egy-egy műveletet már önállóan is elvégzett. De jött a következő heti, az éjszakai szolgálati beosztás. Ez volt az igazi próbatétel. Bár ki van világítva a rendező, de az ívlámpák fénye sem jut el mindenhová. Az éjszaka külön világ még jó időben is. Hát még ha esik vagy havas-síkos a pálya. A kocsirendezőknek, sarusoknak éjszaka fokozott figyelemmel kell végezni a munkát, úgy, hogy sem önmagukban, sem a vasúti berendezésekben kár ne essék.

— Néhány hónap múlva majd elválik, hogy lesz-e Zámbó Árpádból jó kocsirendező — mondta Kerekes Ferenc, amikor felettesei érdeklődtek a fiú szorgalma felől.

Dávid József

Elismerés MSZBT-munkáért

December 7-én, Szombathelyen a megyei pártbizottság székházában ünnepségre került sor, melyen a Vas megyében működő *Magyar—Szovjet Baráti Társaságok* legjobb ügyvezető elnökei, illetve aktivistái vettek részt.

A Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulóját is ünneplő évzáró megemlékezésen *Rácz János*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának a titkára, az MSZBT Országos Elnöksége és a megyei párt-végrehajtóbizottság nevében köszöntötte a megjelenteket, majd a jól végzett munka elismeréseként jutalmakat adott át.

A jutalmazottak között vasutas is volt: *Antal András*, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának politikai munkatársa, a vasútüzemi MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke.

1983. január 1-től

Változások a gyógyászati-segédeszköz-ellátásban

Az egészségügyi ellátás állampolgári joggá válása nemcsak az orvosi, intézményi ellátással szemben jelent új, megváltozott körülményeket és követelményeket, hanem az egészségügyi ellátás egyéb területén, így a gyógyászati segédeszköz ellátásban is. A gyógyászati segédeszköz ellátási igényeket az arra rászorulóknak változatlan színvonalon, minőségben kell biztosítani, s ezt azok a bázisvállalatok és szövetkezetek végzik a jövőben, amelyek eddig is foglalkoztak a gyógyászati segédeszköz készítésével, forgalmazásával.

Január 1-vel megváltozott viszont az elszámolási rendszer, s ezzel a gyógyászati segédeszköz a költségvetési rendből vállalati hatáskörbe került. Ez azt jelenti, hogy új termelői és fogyasztói árak léptek érvénybe, s az új fogyasztói árakhoz viszonyítva kell a térítési díjakat a dolgozóknak megfizetni.

Új térítési díjak

Az új térítési díjak a következőképpen alakultak: művégtag és tartozékok esetén a fogyasztói ár 6%-a, a vállalatnál, szövetkezetnél kiszolgáltatott gyógyászati segédeszköz (például betegkocsi stb) a fogyasztói ár 10%-a, a közforgalmú gyógyszertárban, a kereskedelmi forgalomban (a vasútegészségügyi kisraktárakban) kiszolgáltatott eszközök (rubelelszámolású import és magyar gyártmányú hallókészülékek) a fogyasztói ár 15%-a, a nem rubelelszámolású hallókészülékeknél a fogyasztói ár 50%-a. A fogtechnikai termékek és szolgáltatások térítési díja a fogyasztói ár 50%-a, nyugdíjasok és járadékosok részére 25%, a nemesfémből vagy porcelánból készült fogpótlás esetén 100%.

Az ortopéd cipők térítési díját fix összegben határozták meg: C 11, C 13 magasszárú 700 Ft/pár, félcipők 600 Ft/pár. Egyéb férfi és női ortopéd cipő 350 Ft/pár, gyermek ortopéd cipő 200 Ft/pár.

A dolgozó által befizetett térítési díj és a termelői ár közötti különbséget *árkiegészítés címén kapják meg az érdekelt vállalatok és szövetkezetek.*

Nem kell fizetni a feltétlen indokolt gyógyászati segédeszközökért és javításáért annak, aki üzemi balesete vagy foglalkozási megbetegedése miatt szorul gyógyászati segédeszközre. Ezt a dolgozónak kell a gyógyászati segédeszközt felíró szakorvosnak bejelenteni és megfelelő módon igazolni. Az új szabályok szerint megszűnt a szakmunkástanulók térítésmentessége.

Nem változtak azok az előírások, amely szerint, ha az állampolgár az egészségügyi ellátás keretében rendelhetőtől eltérő kivitelben veszi igénybe a gyógyászati segédeszközt az árkülönbözet az állampolgárt terheli, s azt nem lehet visszatéríteni. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az állampolgár az egészségügyi ellátás keretében rendelhető szemüvegkerettől eltérő minőséget igényli, a teljes fogyasztói árat kell megfizetni, s ez sem téríthető vissza.

Mi, hol kapható?

Az új elszámolási rendszer módosításokat követelt a vasutas dolgozók ellátásában is. Helyileg ugyanott kapják meg a szakorvos által felírt gyógyászati segédeszközt mint eddig. A betegápolási cikkeket gumiharisnya, nylonzacskó stb (a MÁV központi rendelő és a területi rendelők vasútegészségügy által fenntartott raktáraiban és közforgalmú gyógyszertárakban, a magyar gyártmányú hallókészüléket a budapesti MÁV központi és szolnoki MÁV rendelőknek audiológiai állomáson, az OMKER szaküzletekben, import nagyothalló készüléket az OMKER szaküzletben, ortopéd cipőt, művégtagot a Gyógyászati Segédeszközök Gyárában Budapesten és a vidéki kirendeltségeken az Elit és a többi cipész szövetkezetekben, a betegkocsit a Gyógyászati Segédeszközök Gyárában kaphatják meg.

A különleges egyedi igényeket kielégítő betegkocsit az Országos Orvosi Rehabilitációs Intézet műszerészképző tanműhelye biztosítja. A gyógyászati segédeszközt közvetlen igénybejelentés útján szolgálják ki, nem szükséges a korábbi külön megrendelés. Az igénybejelentéshez szükséges a korábbi külön megrendelés. Az igénybejelentéshez kell a szakorvosi vény; vasutas állampolgároknál igényjogosultsági záradék (VSZT-ügyintézők adják ki), s a térítési díj befizethető csekkszelvény, vagy a térítési díj befizetése a helyszínen.

A vasutas dolgozók esetében 300 Ft fogyasztói árat elért vagy meghaladó gyógyászati segédeszköz térítési és javítási díját *az ÖTA-tagok részére az alap továbbra is átvállalja,* de ennek elszámolása megváltozott az új rend miatt. Térítési díjat az ÖTA-tag megelőlegezi, a térítési tíj befizetését az igényjogosultsági záradékon a kiszolgálás, vagy megrendelés helyén igazolják. Erre az igazolásra a nyilvántartó főnökségen, társadalombiztosítási ügyintézőknél a befizetett térítési díjat *az ÖTA-tagok részére visszafizetik.*

A nem rubelelszámolású import — rejtett fülmögötti, szemüvegszárba épített — hallókészülékek térítési díja az importkorlátozási szabályokkal összhangban a fogyasztói ár 50%-a. Ennek részbeni visszatérítését az ÖTA-tagok részére — 1000 Ft-ot — központilag, kérelemre végez a társadalombiztosítási osztály a kiszolgáltató által lebélyegzett igényjogosultsági záradék beküldésére. A fennmaradó összeg visszatérítését méltányossági alapon a segélyezési szakbizottság engedélyezheti, s ehhez az előírt módon kell a kérelmet előterjeszteni (kérelem, igényjogosultsági záradék, környezettanulmány). Ez a méltányossági lehetőség nem változott.

Az átvállalás indoka

Lássunk egy példát. A fülmögötti rejtett nagyotthalló készülék ára 5000 Ft. Térítési díjként 2500 forintot kell befizetni. Ebből az ÖTA-tagoknak az alap átvállal 1000 forintot, melyet kérelemre a VSZTO küld meg a vasutas biztosítónak. A fennmaradó 1500 forint vagy annak egy része méltányosságból visszafizethető megfelelő indokok figyelembevételével a segélyezési szakbizottság döntése alapján.

Ebben az új rendszerben nehézséget jelenthet a térítési díjak megelőlegezése. Eddig a térítési díjak átvállalásának összegszerűségét az ÖTA tagjai nem érezték, mert annak rendezése hivatalból történt. A hivatalból történő elszámolás fenntartása 1983. január 1-től azért nem oldható meg, mert a vállalatok az új elszámolási rendje ezt nem teszi lehetővé. Az ÖTA-tagok költségesebb gyógyászati segédeszköz térítésének átvállalását szakszervezetünk a jövőben is biztosítani fogja, de ez csak a megelőlegezett térítési díj visszafizetésével valósítható meg.

Az érdekelteknek részletes felvilágosítást a munkahely, nyilvántartóhely, társadalombiztosítási ügyintézők, társadalombiztosítási tanácsok, a VSZTO munkatársai adnak.

Dr. Bordi István,
a VSZTO vezetője

Így is lehetne

energiát megtakarítani

A *Magyar Vasutas* 1982. május 3-i számában jelent meg a KPM pályázati felhívása *„Energiatakarékosság a közlekedésben"* címmel. A pályázat beérkezési határideje június 30-án zárult, s az értékelés november elejéig tartott.

A pályázati lehetőség széles körű érdeklődést váltott ki a közlekedési dolgozók körében — olvasható a bíráló bizottság összefoglaló értékelésében —, összesen 52 pályamű érkezett, melyből 40 értékelhető volt. Ezek között volt a *„MÁV forgalomszabályozási javaslat, a bejárati jelzőnél"* című pályamű is. Készítője: *Fekete József,* a békéscsabai körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője, aki napi munkájának tapasztalataiból merítette javaslatát.

Évek óta általános cél az energiával való takarékosság. Ezt szorgalmazzák a pályázatban leírtak is, melynek lényege az F 2. sz. utasítás 9. melléklete B/7 pontjának a megváltoztatása, illetve annak eltörlése.

— Ez elég bátor gondolat, mivel indokolta javaslatát, amikor a forgalmi utasítások tartalmi változtatásai vannak folyamatban? — kérdeztem.

— A gyakorlat mindent igazol. Javaslatomnak a lényege, hogy az állomásokon menetrend szerint áthaladó vonatokat — ha indokolt a megállításuk — *ne a bejárati jelzőnél történő megállítással, majd onnan hívójelzéssel szabályozzák, mert ez többletenergia-felhasználásba kerül.* A kétszeri megállás és indulás helyett a folyamatos jelzési képek alkalmazásával állítsák meg a menetrend szerint áthaladó vonatokat. Bízzanak jobban bennünk, mozdonyvezetőkben.

Z. J.

Elsősegélynyújtó tanfolyam

A közelmúltban elsősegélynyújtó tanfolyamot szervezett a debreceni igazgatóság Vöröskereszt-alapszervezete. A munkaidő előtt, reggel tartott foglalkozásokat dr. Harangi Gábor és Harangi Albertné vezette. A tanfolyamon a korszerű elsősegélynyújtás fogásait sajátították el a résztvevők

(Dobos Péter felvétele)

FERENCVÁROSI RIPORTSOROZATUNK NYOMÁN

Intézkedési terv készült a szociális helyzet javítására

Lapunk elmúlt évi 20., 21. és 22. számában *„Szociális helyzet alulnézetben"* címmel riportsorozatot közöltünk. A ferencvárosi vasutasok szociális helyzetét, munkakörülményeit feltáró sorozatra *Tongori Imre,* a budapesti igazgatóság vezetője szerkesztőségünknek, és ezzel egy időben a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának az alábbi tájékoztatást adta.

„A 447-es számú igazgatói rendeletben utasítottam az igazgatóság személyzeti és szociálpolitikai igazgatóhelyettesét a szükséges intézkedések megtételére. Utasításom végrehajtását október 22-én az illetékesek megkezdték, és a vizsgálatot október 29-én befejezték. A hiányosságok felszámolására egy rövid távú feladatterv és egy 1984-ig szóló intézkedési terv készült. *A hiányosságokért hibáztatható személyek felelősségre vonásaránt utasításban rendelkeztem.*

A riportsorozat első része a „Soproni" laktanya, valamint Ferencváros Keleti rendezőjének szociális helyzetével foglalkozik. A cikk szerzőjének, a laktanya rendjére és tisztaságára vonatkozó megállapításával egyetértek. A női szállót 1981-ben 400 ezer forint költséggel felújították. Jelenlegi állapota megfelel a követelményeknek. A női fürdőben tapasztalt hiba elsősorban a gondatlan használatból következett be.

A riport — a Keleti rendező szociális és egyéb szolgálati helyiségeivel kapcsolatos — bírálata jogos. A szolgálati helyek körüli rendetlenség az ott dolgozók nemtörődömségére és a vezetők igénytelenségére vezethető vissza. A szociális célokat szolgáló helyiségek elhanyagoltsága a fenntartók közönyének a következménye. Itt azonban meg kell jegyezni az épületek idős korát és az elhasználódásból származó hiányosságokat is.

Az újságban fényképpel is illusztrált akkumulátortöltő a dolgozók tartózkodási helyiségeitől teljesen elkülönítve üzemel, ennek következtében egészségkárosodást nem idéz elő. A tapasztalatok alapján azonban Ferencváros Keleti rendezőjének valamennyi helyisége sortatarozásra szorul.

A riportsorozat *Hová jár a munkaerő?* alcímmel jelölt része nagy felháborodást váltott ki az épületfenntartó főnökség érintett dolgozói körében, mert a leírtakat konkrétan bizonyítani senki sem tudja. (Annak felderítése, hogy munkaidő alatt konkrétan kik és mikor járnak italozni, meghaladja az újságíró feladatát és hatáskörét, hiszen igazoltatásra nincs joga. Ez a szolgálati főnökök fizetett kötelessége lenne. A riportban említett utalás mégsem légből kapott, hiszen az újságírót kísérő felelős beosztású személyek ismertek fel szolgálatban lévő vasutasokat a büfében. *A szerkesztőség megjegyzése!*)

Ferencváros Nyugati rendezőjében valamennyi szociális ellátási célokat szolgáló helyiségben általános rendet és tisztaságot tapasztaltunk, amely egyben az ott dolgozók rendszeretetét is bizonyítja. A tisztaság ellenére a vizsgálatot végzők azt is tapasztalták, hogy a dolgozók hanyagságából számos olyan hiba származik, amely zavarja a rendeltetésszerű használatot. *(Például az olajradiátorok villamos csatlakozóinak rongálása, a mosdók lámpaüveg-tisztításra való használata stb.)*

A vágányféktorony, valamint az odatelepített szociális helyiségek teljes felújításra szorulnak. A vágányféktorony felújítását az épületfenntartási főnökség 1982. tavaszán elkezdte, de más, fontosabb munkák miatt a dolgozókat onnan el kellett vezényelni. A Nyugati rendező szociális helyiségei elhasználódás miatt szintén felújításra szorulnak.

A tetőszerkezet beázása miatt szintén teljes felújítást igényel a vontatási dolgozók munkásszállója, valamint az üzemi- és fürdővíz biztosítására telepített kazánház tetőszerkezete is.

A ferencvárosi személypályaudvar területén tapasztalt hiányosságok oka: *az épületfenntartó szakszolgálat kifogásolható karbantartó munkája, illetve az ott dolgozók hanyagsága, a vezetők igénytelensége.* A kereskedelmi főnökség épületét egy idegen kivitelező négy évvel ezelőtt teljesen felújította. Ennek ellenére az épület jelenleg is beázik. A tetőszerkezet azonnali javítást igényel. A személypályaudvar, úgynevezett TEEM-épületében lévő öltöző-mosdó jelenleg teljes felújítás alatt áll. A 720-as öltöző-mosdó — tetőbeázás miatt — azonnal javításra szorul.

Valamennyi szolgálati helyen az üzemi rend biztosításáért, illetve annak elhanyagolásáért a helyi vezetők, művezetők, csoportvezetők a hibásak, ezért felelősségre vonásukra a szükséges intézkedéseket megtettem.

A riportsorozat nem foglalkozott ugyan *Rákos* állomás elmaradott szociális helyzetével, de ennek ellenére külön intézkedési terv készült. A MÁV Vezérigazgatóság által rendelkezésre bocsátott hitelkeretből *öltöző-mosdó átalakításra kerül sor.* A munkálatokat 1983. március 31-ig fejezik be. Rákos vontatási telep valamennyi üzemi és szociális helyisége azonnali felújításra szorul.

Az ütemtervben szereplő egyes felújítások csak abban az esetben valósíthatók meg, ha erre a Vasúti Főosztály külön keretet biztosít. *Ehhez mintegy 30,4 millió forintra lesz szükség."*

Tongori Imre vasútigazgató mellékelte szerkesztőségünknek azt a 45 pontból álló intézkedési tervet is, amely tartalmazza az épületek megnevezését, az ott feltárt hiányosságokat és az azok megszüntetéséért felelős személyeket, valamint a határidőt. Az igazgatóság ezen kívül tizenöt pontba foglalta azt a rövid távú feladattervet, amelyben a kevesebb pénzt igénylő munkákat határozták meg. Ezek végrehajtásának határideje 1982. november 30. volt.

NAPIRENDEN

a társadalmi tulajdon védelme

Gazdaságpolitikai törekvéseink valóra váltásának alapvető feltétele közös vagyonunk, a társadalmi tulajdon védelme. E gondolatok jegyében kezdődött december 17-én Szegeden a vasútigazgatóság székházában az a tanácskozás, amelyen a szegedi igazgatóság társadalmi tulajdon védelmének helyzetét vizsgálták.

Lovász Lázár vasútigazgató köszöntötte a tanácskozás részvevőit, köztük Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye bűnüldöző és igazságszolgáltató szerveinek, valamint a határőrségnek és a tűzoltóságnak a képviselőit. Az igazgatóság társadalmi tulajdonvédelmének helyzetéről készített írásos beszámolóhoz *dr. Lakatos Lajos,* az igazgatási és jogi osztály vezetője fűzött szóbeli kiegészítést.

A társadalmi tulajdont károsító cselekmények megelőzése és felszámolása *nemcsak a bűnüldöző és az igazságszolgáltatási szervek feladata, hanem valamennyi gazdasági szervezeté is.* Ezek között is kiemelkedő jelentősége van a közlekedésben részt vevő vállalatoknak, elsősorban a vasútnak, mivel milliárdos nagyságrendű szállítóeszköz és termelőberendezés, fogyóeszköz és anyag van a birtokában.

Mint azt az előterjesztés is megállapította, a forgalmi balesetek okai főként a közlekedés biztonságát szabályozó utasítás rendelkezéseinek be nem tartására vagy annak hiányos végrehajtására vezethetők vissza. *E balesetek során keletkezett kár összege az idén október végéig meghaladta a 800 ezer forintot.* A vasút és a vasutas dolgozók mulasztásából keletkezett baleseteknél némi javulás tapasztalható. Ennek ellenére az esetek 50 százaléka tudható csak be a műszaki okoknak, a többi személyi mulasztásból adódott. A számadatokból kitűnik: igen kedvezőtlen a vasúton kívülállók által okozott rendkívüli események alakulása. A közutakon közlekedők fegyelmezetlenségét bizonyítja az útátjárókban történt 29 közúti járműelütés és 76 sorompórongálás. Gyakori az is, hogy az utazóközönség a számára meg nem nyitott helyeken közlekedik, mozgó vonatra ugrik fel, illetve le. Ilyen okok miatt 67 személyt ütöttek el.

A forgalmi balesetek után a bűncselekményekkel okozott károk a legjelentősebbek. Ilyen a vasúti és a KRESZ-szabályok megsértése, a társadalmi tulajdon hanyag kezelése, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények és a sikkasztás. *Hét esetben fordult elő, hogy munkáját végző vasutas dolgozót megtámadtak.* Az esetek legnagyobb részében az esti, illetve az éjszakai órákban szolgálatot teljesítő jegyvizsgálókat bántalmazták a potyautasok. Előfordult az is, hogy az állomás területén randalírozók rátámadtak az őket figyelmeztető vasutas dolgozókra.

Sajnos továbbra is gondot okoznak azok a rongálók, akik a vasúti kocsikat, a várótermeket, a pályát, illetve a pálya berendezéseit szándékosan tönkreteszik. Különösen gyakori, hogy összetörik a fénysorompók optikáját, letörik a fénysorompók félcsapórúdját. Ezek a rongálások a társadalmi tulajdonban keletkező kár túlmenően veszélyeztetik a vasúti és közúti közlekedés biztonságát is.

Szó esett a tanácskozáson az árukárokról is. Ez igen fontos kérdés, mivel a fuvaroztatók joggal várják el a vasúttól, hogy küldeményeiket időben és épségben, vagyis károsodás nélkül juttassák el a célállomásra. S ha ez nem sikerül, akkor az okozott károkat a vasútnak meg kell téríteni. Az így kifizetett károsszeg pedig csökkenti a MÁV eredményességét, vagyis minden vasutas dolgozó megérzi annak kihatását. Csupán a szegedi igazgatóság területén *a múlt év első tíz hónapjában mintegy 3,2 millió forint árukárt fizettek ki, s ebből a legtöbb, 1,2 millió forint a töréskár volt.* De igen jelentős volt az elfolyásból, a súlyhiányból, az elvesztésből és a lopásból eredő kár összege is. A magas károsszeg elgondolkoztató, s egyúttal meghatározza a soronlévő feladatokat is. A jövőben minden érdekelt dolgozónak nagyobb figyelmet kell fordítani az árukárok megakadályozására.

A társadalmi tulajdon védelmével kapcsolatban szólni kell a rendészek munkájáról is, akiknek jelentős szerepük van a károk megelőzésében, felderítésében. *A szegedi terület rendészei több kocsidézsmálót, fosztogatót fogtak el, és adtak át a rendőrségnek.* Ellenőrzéseik közben felléptek az energiapazarlás, az ittasság és a pályaudvari botrányhősök ellen is. Az árukárok keletkezési helyének megállapítása érdekében a budapest—kelebiai vonalon — egyelőre kísérleti jelleggel — *bevezették a tehervonatok menetközbeni vizsgálatát.* Ha tapasztalataik kedvezőek lesznek, akkor más vonalakon is bevezetik ezt az ellenőrzési formát.

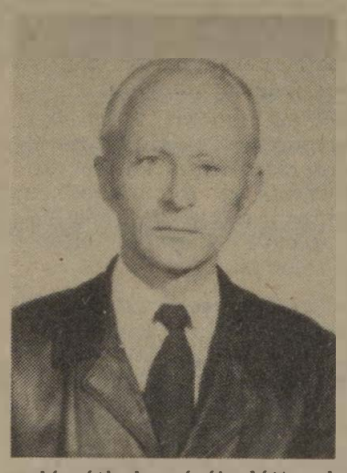
A tanácskozás részvevőinek véleménye megegyezett abban, hogy a társadalmi tulajdon védelme közös ügy. A vasutasoknak és a vasúton kívül állóknak egyaránt érdekük a nemzeti vagyon óvása, a károkozások megakadályozása, a rongálók leleplezése.

G. J.

Kitüntetés

MSZBT társadalmi munkáért

Az örökmozgó kereskedelmi főnök



Sokak számára emlékezetes ünnepség színhelye volt november 5-én a Magyar—Szovjet Baráti Társaság központi székháza. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából ezen a napon kormánykitüntetéseket adtak át azoknak, akik az évek során kiemelkedő társadalmi munkájukkal hívták fel magukra a figyelmet. A kitüntetettek között volt *Lázár József*, a Keleti körzeti üzemfőnökség kereskedelmi főnöke is.

Lázár József elfoglalt ember. Három-négy percenként nyílik az ajtó, kollégák, ismerősök keresik. A telefon is gyakran csöng.

— Az érettségi vizsgák után kerültem a vasúthoz — mondja. — Édesapám postás volt. Mi tagadás, nem akartam én vasutas lenni. A Testnevelési Főiskolán szerettem volna tovább tanulni, de a felvételi nem sikerült. *Ezután apám testvére, aki Ferencvárosban szerelőként szolgált, kezébe vette sorsomat. Felvettek a Nyugatiba szerződéses havibéres raktári munkásnak. A Ponkra osztottak be.* Akkoriban ez a hely Közép-Európa legnagyobb vasúti poggyász- és darabáru központja volt. Bár ez nem számított rangos beosztásnak, én mégis szerettem. Téved az, aki azt hiszi, hogy ehhez a munkához csak fizikai erőnlét szükséges. Nagy élvezettel számítgattam például, hogy egy kocsiba hány csomagot lehet berakni. Arra törekedtem, hogy minél jobban kihasználjam a rakodási teret. Látva igyekezetemet, egy hónap múlva raktárnoki beosztást kaptam. Közben tanultam. Hamarosan megszereztem a szükséges szakvizsgákat és végleg eljegyeztem magam a kereskedelmi szolgálattal.

— Többet szerettem volna tudni, ezért beiratkoztam a közgazdasági technikumba — folytatja. — Sokan kérdezték: *nem elég neked az érettségi?* Én nem a bizonyítványért tanultam. Sikeres vizsgát tettem. Közben a Nyugatiban pénztári szolgálatra osztottak be, később pedig oktatótiszt lettem. Ebben a beosztásban tíz évig tevékenykedtem, ezután kerültem jelenlegi szolgálati helyemre, a Keletibe.

Lázár Józsefet nemcsak szakvonali munkája miatt nevezték el örökmozgónak. A folyamatos tenniakarás társadalmi tevékenységére is jellemző. *1958-ban műhelybizottsági titkárrá választották. Három év múlva szb-tag lett.* Ezt a tisztséget 1971-ig, a Keletibe való áthelyezéséig látta el. Azóta az MSZBT tagcsoportjának a titkára.

— Pályafutása során végzett társadalmi tevékenységét bizonyára nehéz lenne felsorolni. Mire emlékszik a legszívesebben?

— *Gyakran eszembe jut a hatvanas évek közepén indított kihelyezett dolgozók általános iskolájának története, amelyet én szerveztem a Nyugatiban. Nagyon sok vasutasnak nem volt meg akkor az általános iskolai végzettsége. Elhatároztam, hogy változtatok ezen a helyzeten. Fáradozásom eredményesnek bizonyult. Néhány év múlva már nyolcszázan fejezték be általános iskolai tanulmányaikat. Ezért 1966-ban a művelődési miniszter dicséretben részesített.*

Lázár József pályafutása során tizenöt olyan kitüntetést kapott, amelyeket a személyi lapon is nyilvántartanak. Ezek közül a legutóbbi, a Munka Érdemrend ezüst fokozata a legnagyobb.

— Továbbra is szeretnék ehhez a kitüntetéshez méltó munkát végezni. Nemrégen Józsefvárosba akartak helyezni főnöknek. Nem fogadtam el, mert én kereskedelmi ember vagyok. *Ebben a beosztásban tehetek a legtöbbet a közösségért.* Ezért végeztem el 1974-ben a kereskedelmi főiskolát is.

— Mik a tervei?

— Arra törekszem többek között, hogy a szakszolgálatunknál megszűnjön a krónikus munkaerőhiány. Munkatársaimmal egy külön rakodóvágány építését is szorgalmazzuk, amely közvetlenül a raktár mellett húzódna. Ezzel sok munkaerőt takaríthatnánk meg. Jelenleg ugyanis körbejárjuk targoncákkal a pályaudvart a rakodásnál. Szabad időmben én legszívesebben sportolok. Ha tehetem, még focizni is beállok a fiam barátai közé.

Séra

Szellemi vetélkedő

Remekeltek a terézvárosi pft. főnökség fiataljai

„Ki tud többet a Szovjetunióról?" címmel november 29-én szellemi vetélkedőt tartottak a Nyugati pályaudvaron, a csomópont kultúrtermében. A versenyt, amelyen az előzetes tesztlapos selejtező alapján tizenegy szocialista brigád, illetve KISZ-alapszervezet csapata vett részt. az MSZBT helyi tagcsoportja és a csomóponti KISZ-bizottság szervezte és bonyolította le. a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére.

A hat fordulóból álló, több mint háromórás küzdelem résztvevői alaposan felkészültek, mégsem volt könnyű dolguk a kérdések megválaszolásában, mozaikkép-összeállításban. a Moszkváról vetített diaképek és a Leningrádról készült mozgóképek felismerésében. Jó ideig fej-fej mellett gyűjtögették a pontokat a különböző szolgálati ágakat képviselő csapatok, ám *a maratoni küzdelem végül is a terézvárosi pályafenntartási főnökség fiataljainak az elsöprő győzelmével zárult. Megszerezték az első három helyezést.*

A sorrend a következő: 1. a Csanádi György nevét viselő — *Krekács János* és *Both Tamás* szakaszmérnökök, *Szunyogh Ferencné* anyaggazdálkodó és *Sleiner Béla* vágányzári ügyintéző összeállítású — KISZ ifjúsági szocialista brigád, 2. a Martós Flóra, 3. a Hámán Kató szocialista brigádot képviselő csapat lett.

A nyertes és a helyezett csapatokat 3 ezer Ft-tól 600 Ft-ig terjedő értékű Express-utazási, valamint ajándék- és könyvutalványokkal jutalmazták.

Mármarosi

VENDÉGSÉGBEN

Tongori Imre budapesti vasútigazgató vezetésével december 17-én huszonöt tagú csoport látogatott el a Mátyásföldön lévő szovjet laktanyaközpontba. A vendégek megtekintették többek között a laktanya emlékfalát, amelyen a második világháború egy-egy eseménye látható domborműveken.

Tongori Imre és *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára virágot helyezett el a Magyarország felszabadításáért vívott harcban elesett szovjet hősök emlékművénél. Ezután a vendéglátók a Forradalmi Történeti Múzeumba kalauzolták a csoportot, ahol képek, makettek segítségével ismerkedhettek meg Szovjetunió hat évtizedes történetével, politikai, gazdasági, katonai fejlődésével.

S. R.

Nyugdíjas-rendezvények

Találkozók, üzemlátogatások, taggyűlések

Az elmúlt év végén a körzeti üzemfőnökségeken és más szolgálati helyeken — az előző évekhez hasonlóan — találkozókat, taggyűléseket, összejöveteleket rendeztek a nyugdíjasok részére. Ezekről az eseményekről tudósítóink, levelezőink tájékoztatták szerkesztőségünket. Ebből készült alábbi összeállításunk.

Először találkoztak Szombathelyen a vasútigazgatóság vontatási osztályának a nyugdíjasai. Az egykori kollégák *Szabó Zoltán* osztályvezető kalauzolásával megtekintették a szombathelyi vontatási bázist, majd az igazgatóságon diaképek segítségével elevenítették fel a vontató géppark fejlődését. A nyugdíjasok az összejövetel alkalmából emlékfüzetet kaptak.

A dombóvári osztószertárfőnökség szakszervezeti bizottsága is találkozót rendezett a nyugdíjasok részére. *Gáspár György* üdvözlő szavai után *Szabadkai József* szertárfőnök ismertette a főnökség eredményeit, majd bemutatták a közelmúltban épült új létesítményeket, berendezéseket. Ezután *Tóth Ferenc*, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte a veterán kommunistákat.

A kecskeméti körzeti üzemfőnökség nyugdíjasait *Petrák Mihály*, az üzemfőnökség vezetője köszöntötte a találkozón, majd tájékoztatta a jelenlevőke a vasút eredményeiről és gondjairól. A találkozó jó hangulatú, zenés szórakozással ért véget.

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem 141 nyugdíjasa is jól érezte magát a december 2-án rendezett összejövetelen, amelyen jelen volt *Heiszler Vilmos*, az üzem egykori igazgatója is. A megjelenteket *Kelemen Árpád* igazgató és *Zeltner Imre* szb-titkár köszöntötte. Ezen a napon adták át az arra rászoruló nyugdíjasoknak azokat a segélyeket — összesen 25 ezer forintot —, amit az üzem dolgozói ajánlottak fel a kommunista műszakokért kapott összegből. A vendégek ezután megtekintették az üzemet, majd a gyöngyösi Játékszín szórakoztató műsorát.

A debreceni igazgatóság központjában is hagyománya van a nyugdíjas-találkozóknak. A legutóbbi baráti találkozón *Harangi Albert*, az igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára üdvözölte a megjelenteket, majd *Kulcsár József* vasútigazgató adott tájékoztatást az igazgatóság eredményeiről.

Az idén második alkalommal találkoztak a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házában a nyugdíjas vasutas párttagok. Legutóbbi összejövetelükön a Tolbuhin utcai általános iskola úttörői műsorral köszöntötték a résztvevőket, majd *Solymosi Tibor*, a vasútüzemi pártbizottság titkára mondott beszédet a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 64. évfordulója alkalmából.

Ugyancsak jól sikerült találkozókról kaptunk hírt a szombathelyi biztosítóberendezési építési főnökségtől, a Nyugati körzeti üzemfőnökségtől, valamint a veszprémi körzeti üzemfőnökségtől. Ezen kívül több szolgálati helyen — például *Pásztón*, *Püspökladányban*, *Hatvanban*, *Békéscsabán*, *Tapolcán* — köszöntötték a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozókat és átadták az szb-k és a kollégák ajándékait.

Az év végén több nyugdíjas-taggyűlést is tartottak. Budapesten az *Idősek éve* alkalmából a veterán klub rendezett ünnepséget a ferencvárosi vasutas művelődési házban Ezen részt vett *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság elnöke is. Az ünnepséget *Krasznavölgyi Vilmos* vezetőségi tag nyitotta meg, majd a művelődési központ irodalmi színpada adott rövid békeműsort. Ezután *Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára mondott beszédet. A klub megalakulása óta (1980. december) végzett munkáról *Gróf József* klubelnök számolt be. Az ünnepség után a részvevőket a vasutas-szakszervezet népi zenekara köznemüködésével *Urbán Kati* és *Bojtor Imre* népdalénekesek szórakoztatták.

Hatvan év a lenini úton

Fotókiállítás a Keleti pályaudvaron

A Keleti körzeti üzemfőnökség, valamint a VATUKI MSZBT tagcsoportja Hatvan év a lenini úton címmel fotókiállítást rendezett a Keleti pályaudvar kultúrvárótermében. A látogatók a nagyszabású bemutatón mintegy nyolcvan fénykép, illetve plakát segítségével ismerkedhettek meg a Szovjetunió hat évtizedes fejlődésével.

Látogatók a kiállításon
(Óvári Árpád felvétele)

„Több dolgok vannak földön és egen
Horatio, mintsem bölcselmetek
Álmondni képes."
(Shakespeare: Hamlet,
I. felvonás V. szín.)

Vonalban vagyunk

... Mivelhogy olykor álmodunk. S az álombeli, sehol sincs színpadon a shakespeare-i dán királyfi, kardját maga elé tartva, lépdel a vár fokán. „Tizenkettő felé"... A Szellemet várja, ám jóságos barátja, Horatio ahelyett, hogy azt mondaná: „Ni, uram, jő!" — emígyen szól: „Késni fog, uram, atyádnak szelleme / Mert nem szállíták le még a fóliagyáriak / Kísértetiesen zörgő lebernyegét". A Hamletet játszó színész jobb híján leül egy lépcsőfokra, Füleit húz elő farzsebéből és rejtvényfejtésbe kezd, vagy ultizni invitálja jó Marcellust és Horatiót. Tíz perc múltán megjő a lebernyeg, a Szellem kísérteni kezd, míg ki nem derül: nincs Ophélia. Munkaerőhiány van.

Mit mondjak, lidérces álom, amelyből csak felébredni jó. Jöjjön a valóság, az aligha képes ily bakugrásokra (hiába, no, hallgatni kellett volna az asszonyra, mégsem vall bölcselemre, hogy óvó szavára fittyet hányva késő este bekanalaztam fél fazék töltött káposztát). Elmondom álmomat álomfejtésről nevezetes barátomnak, hadd örvendeztessem meg már korán reggel — irány a telefon. Fülemhez illesztem a kagylót: nincs vonal. Azazhogy valami serceg, meg kattog... dehát a távbeszéléshez ez kevés. Miért nincs vonal? Talán az iker beszél? Ő aligha, mert napok óta vidéken tartózkodik a lelkem, tanyát akar venni, mivelhogy az divat manapság, s állítólag olcsón kapható: az ósdi tanya lesz a luxusnyaralója. De ha ő nem beszél, akkor ki beszél?

Odakint már dereng, az én telefonom pedig még csak nem is búg. Aztán mégis-mégis, megérkezik a meghitten búgó hang — tárcsázom a hat számot... most meg nem is serceg, nem is kattog. Könyörgöm, miért nem cseng a vonal túlfelén? Talán cimborám is elment tanyát venni? Kétlem. Meg különben is: attól még csenghetne. Tárcsázom újra: no végre, most cseng... cseng... cseng... Imrus fel is veszi a kagylót. Imrus? — kérdem én. Nem, itt a Gazdagodj Meg Gyorsan kisvállalkozás központi irodája, szolgálhatunk párkereséssel, mozijegyvásárlással, pótpapaszolgálattal, solarium-kezeléssel és hajhagyma-regenerálással, mivel szolgálhatunk?... Kérem — hebegem —, nekem Imrus kell!... Imrussal is szolgálhatunk, óránként két rongyért keresésére indulunk, pontos személyleírást kérünk, de ha nincs, az se baj, akkor kétszázötven per óra... — Gazdagodjatok meg! — káromkodom dühömben (mivelhogy finom vagyok), lecsapom a kagylót, s tárcsázok újra... semmi. Közben a reggeli kávé kihűl, a rádióban előbb hírül adott szicíliai merénylet áldozatait már boncolják, a műsorvezető „jó reggelt!" helyett mindjárt „jó estét!" kíván... csak Imrussal nem tudok összeköttetést teremteni. Hívom a hibabejelentőt, mondom, hogy Imrus sehol, „ja, kérem" — így a válasz —, „ön Budán lakik, ugye Imrusa pedig Pesten, az éjjel pedig hódara hullott, a vonal beázott, de már javítjuk". És azért, mert hódara hullott...? — hápogok, mint a partra vetett hal, kivált, mikor kialvatlan és didereg. „Ja, kérem" — így a válasz —, „több dolgok vannak földön és egen..." Tudom.

Azazhogy dehogy tudom! Hiszen ha tudnám, ha tudtam volna, aligha tanulok meg autót vezetni öt esztendeje. Nem kár a pénzért, utóvégre az idő pénz — mondottam akkor, visszatérül a tandíj, ha hipp-hopp bepattanok kiskocsimba, s villámsebesen ott vagyok, ahol akarok. Igen, ezt mondottam. Amíg nem vezettem. Mostanság vezetek. Elébb reggel, hipp-hopp levakarom az ablakról a ráfagyott jégvirágokat (ha még hipp-hoppabb sürgős a teendőm, akkor a havat is), aztán percekig melegítem a dermedt motort, majd negyed órát ácsorgom a közeli benzinkútnál, mert egy jól értesült városszerte elterjesztette, hogy holnap megint felemelik... Aztán tele tankkal rákéredzkedem a főútvonalra, hogy ott méterről méterre araszoljak, megvető fölénnyel végigmérve azon másodosztályú autósokat, akik nem átallanak mellékutcából elém kéredzkedni. Hipp-hopp, elmúlt egymásfél óra, s már ott is vagyok, ahová a villamos fél óra alatt elvitt volna, csak tudnám, hogy az emberek miért ellenségeik a pénzüknek, miért pöfögtetik a drága-drága benzint, ahelyett, hogy otthon hagynák (vagy eladnák) a járgányt, mondom, és dohogok és pöfögök... és pöfögök... és pöfögök. Mert több dolgok vannak...

Persze, hiába pöfögtem, mert akinek kedvéért odapöfögtem, az éppen házon kívül, de délután se keressem, mert akkor értekezleten vitatják meg, hogyan lehetne az értekezletek számát csökkenteni. S amint egyik lábamról a másikra állok a vállalati iroda folyosóján, ellejt mellettem egy kellemes küllemű fehérnép, fehér szalvétával lefedett tálcával egyensúlyozva, s a szalvéta alól finom illatok csiklandják az immár éhes ínyt. Kinek viszi a finom ebédet? — tudakolom. Hát az igazgató elvtársnak — így ő. Nem ér rá lemenni az üzemi étkezdébe? — faggatom tovább a lányt. Ráér, vagy nem ér rá, az nem az én dolgom — így megint ő —, az én dolgom az, hogy minden nap felvigyem neki az ebédet. No és messze van az étterem? — kardoskodom tovább. Messze hát, a földszinten. Az iroda pedig odafent van, de ha továbbra is feltart, kihűl az ebéd, pedig ma a főnök kedvence van, a grenadirmars, puritán ember, ezt szereti... No persze, puritán. Az étterem lent van, ő pedig fenn. S ha Mohamed nem megy a hegyhez, menjen a grenadirmars az igazgatóhoz. Aki egy szocialista vállalat puritán igazgatója... Engedem a lányt, nehogy kihűljön, mert van, aki forrón szereti. Meg aztán: több dolgok vannak földön és egen... mintsem bölcselmetek...

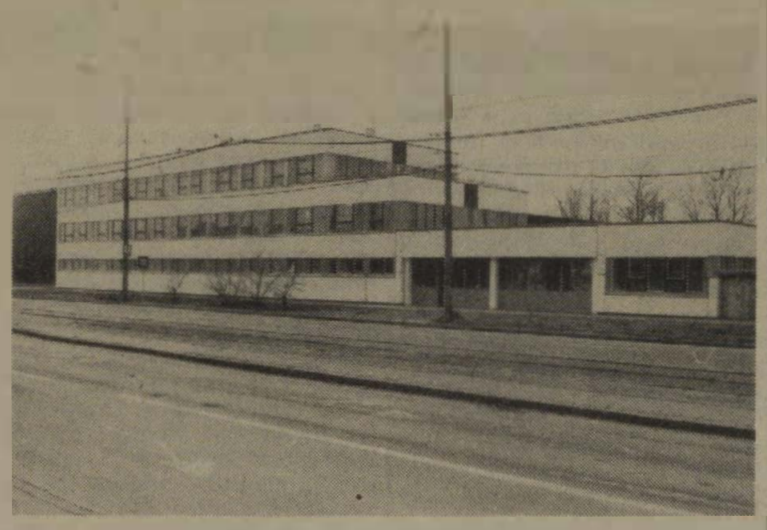
Megyek vissza a pöfögőhöz, pöfögnék tovább előre, de az utca lezárva. Tegnap még nem kellett elkanyarodni, de valamit felszednek (vagy éppen lefektetnek), ott a frissen állított tábla: zsákutca. Akkor hát rükverc hátra, ha már előre nem lehet. Legalább Imrussal találkozhatnék, ő biztosan megmagyarázná, mivelhogy álomfejtő. Majd este újra hívom. Addig talán kijavítják a vonalat. Hódara nem hull... ámbár borús. Halló, Imrus? Na végre, kapcsoltak. Nem a központtal volt a hiba, csupán az egyik mellékvonal ázott be. Vonalban vagyunk!

F. T.

Befejeződött a rekonstrukció

Új sportlétesítményt avattak Szegeden

December 17. emlékezetes dátum a *Szegedi Vasutas SE* életében. Ezen a napon bensőséges ünnepségen adták át az SZVSE már korábban elkészült és használatba vett munkacsarnokát és a most fölépült új kiszolgálóépületet. A munkacsarnokhoz kapcsolódó háromszintes épületben öltözőket, fürdőket, szaunát, klubhelyiséget és büfét, a versenybírók helyiségeit, irodákat, valamint a vendégsportolók elhelyezésére kényelmes sportszállót alakítottak ki. Ezzel befejeződött a sporttelep rekonstrukciója. *Az elmúlt tíz évben több mint 42 millió forintot költöttek a stadion felújítására és új létesítmények építésére.* Ezekkel a fejlesztésekkel a megye egyik legszebb sporttelepe lett az SZVSE sporttelepe, amely ma már biztosítja valamennyi sportolójának zavartalan munkavégzését.



Az egyesület új kiszolgáló épülete

(Kovács Antal felvétele)

Az avatási ünnepségen *Halász Antal*, a SZVSE ügyvezető elnöke köszöntötte a meghívott vendégeket, köztük *Koszorus Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát, *Czifra Pált*, az MSZMP Csongrád megyei bizottságának munkatársát, *Debreceny Pált*, a megyei TSH elnökét, *Borbély Andrást*, a városi sportfelügyelőség vezetőjét, valamint a társegyesületek képviselőit.

A jelenlevőket *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes, az egyesület elnöke tájékoztatta a klub múltjáról, jelenéről és a soronlevő feladatokról. Megemlítette, hogy az egyesület elsődleges célja továbbra is a minőségi sport fejlesztése, de emellett biztosítják a vasutas dolgozók tömegsportigényeinek kielégítését. Hiszen csupán 1982-ben 12 sportágban több mint 16 ezren vettek részt rendszeresen vagy alkalomszerűen szervezett sportrendezvényeken.

Ezt követően *Koszorus Ferenc* méltatta a létesítmény jelentőségét, az SZVSE-nek a vasutas-sportegyesületek között elfoglalt helyét és szerepét.

— *Az, hogy az évekkel korábban körvonalazott elképzelések valóra váljanak, hogy elkészülhessen ez a nagyszerű épületkomplexum, a vasutas dolgozók áldozatos munkájának is köszönhető* — mondta a főtitkár. — Persze, ne higgye senki, hogy öncélú akció volt ez a beruházás. Erről szó sincs, mi ezzel is az egyetemes magyar sport érdekeit kívánjuk szolgálni. Az elmúlt évek során a vasutasok igen sokat áldoztak azért, hogy az ország új sportlétesítményekkel gazdagodjon. Gondolom, a tornacsarnokkal és kiszolgáló helyiségeivel nemcsak az SZVSE büszkélkedhet, ez a városnak, a megyének is segítséget nyújt az előrelépéshez.

Befejezésül arra hívta fel az egyesület figyelmét, hogy a jövőben is erősítse a tömegsportot, amely megfelelő utánpótlásbázist biztosít a versenysportok számára. A minőségi sport terén pedig elsősorban a hagyományos sportágakat: *a birkózást, az atlétikát szorgalmazza, ezeket fejlessze.*

G. J.

Téli kupa, labdarúgótorna

Második alkalommal rendezte meg Szombathelyen a *MÁV Téli Kupa* kispályás teremlabdarúgó tornát a vasútüzemi KISZ-bizottság.

A tornára 13 férfi és 2 női csapat nevezett. Az indulók között ezúttal két együttes az ipari tanulókat képviselte.

December 18-án a Váci utcai általános iskola tornacsarnokában lebonyolított tornát *mind a nőknél, mind a fiúknál az Utasellátó Vállalat fiatalja nyerték meg.* Ugyancsak a legtöbb gólt lövő játékos és a legkevesebb gólt kapó kapus is ebből az együttesből került ki.

Ünnepi közgyűlés Gyöngyösön

Huszonöt éves a kitérőgyártó üzem MHSZ-lövészklubja

Huszonöt éves a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ lövészklubja. Ünnepi közgyűlésen emlékeztek meg erről a jubileumról a közelmúltban, amelyen megjelent *Kelemen Árpád*, az üzem igazgatója és *Korponai Attila*, a Heves megyei lövész szakszövetség elnöke is. *Belkovics Béla* klubtitkár számolt be az elmúlt huszonöt év eredményeiről, a klub fejlődésének főbb állomásairól.

A klub 1957-ben, az üzem területén társadalmi munkában épített tízállásos lőtér létrehozásával alakult. A hatvanas évek elején már egyre több versenyen szerepeltek sikerrel a klub tagjai. 1964-ben a felnőtt kisöbű sportpuskás csapatuk megszerezte az országos vidék bajnoka címet. 1970-ben pedig megszerezték az „A" típusú lövészklub címet.

Az utóbbi években, a különböző országos versenyeken egyre többször felhívják magukra a figyelmet kitűnő eredményeikkel a gyöngyösi lövészek. Tavaly, az MHSZ nyári bajnokságán például mindösszesse egy aranyéremmel gyűjtöttek kevesebbet, mint a budapesti központi lövészklub.

A klub három szakosztályának (serdülők, puskások, pisztolyosok) több mint száz tagja van. Ebből hatan első, huszonöten II., tízen pedig III. osztályú minősítéssel rendelkeznek. *Többen tagjai az MHSZ válogatottnak is.* A legjobb lövészek gyakran vesznek részt külföldi versenyeken.

Belkovics Béla titkár értékeli a klub munkáját

(Szabó Sándor felvétele)

A versenyekre a klubtagok sajnos nem a legideálisabb körülmények között készülhetnek. A 25 évvel ezelőtt épült lőtér például már nem felel meg a mai követelményeknek. A korszerűbb fegyverek vásárlásán kívül egy fűthető lőtércsarnok építését és egy légfegyveres edzőterem kialakítását is tervezik.

Az ünnepi közgyűlésen *Kelemeń Árpád*, az üzem igazgatója, a lövészklub tiszteletbeli elnöke jutalmakat adott át a legeredményesebb versenyzőknek, edzőknek, társadalmi aktivistáknak.

Budavári Sándor

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, világos nagy konyhás, nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 50 négyzetméteres, másfél, kétszobásra a XI. kerületben, lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet a 156-523 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos, vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi bérlakásra igényjogosult vasúti dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

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

Elcserélném Budapest Déli pályaudvarnál levő egy szoba komfortos, 48 négyzetméteres, II. emeleti utcai, telefonos MÁV-bérlakást és Zuglóban a Filmgyárnál egy komfortos I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (a MÁV-házban levő lakás cserepartnere csakis MÁV-dolgozó lehet), egy 75 négyzetméteres kétszobás, különbejáratú, komfortos, telefonos tanácsi bérlakásra (ha lift nincs II. emeletig), lehetőleg a Magyar Filmgyártó Vállalat XIV., Lumumba u. 174. sz. központja közelében. Érdeklődni: este 6 után a 630-194 telefonszámon: Nagy Géza.

Elcserélném 2,5 szoba, plusz étkező, 67 négyzetméteres, komfortos, zöldövezetben levő földszintes rákospalotai MÁV-bérlakásomat Budapest környékire vagy vízparthoz közeli lakóházas ingatlanra. Érdeklődni lehet a 10-91 telefonszámon.

Elcserélném Budapest IV. ker., József Attila u. 85., földszint 3. alatti két szoba, konyhás, fürdőszobás, éléskamra, komfortos, 36 négyzetméteres tanácsi lakásomat kétszobás, fürdőszobás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásra a VI., VII., XV. kerületben.

Elcserélném budapesti másfél szobás összkomfortos tanácsi főbérleti lakásomat nagyobbra, MÁV-bérlakás is lehetséges. Érdeklődni a 228-042 telefonszámon, Árvainé.

A VASÚT HUMORA

Tájékozódás

A vonat étkezőkocsijában egy férfi alaposan felönt a garatra, és nem talál vissza a helyére. A jegyvizsgáló segíteni akar:

— Nem emlékszik semmire, amiről fölismerné a kupét?

— Várjon csak! Most jut eszembe: *az ablak előtt rét volt és a réten tehenek legeltek . . .*

Az állomáson

Az állomáson egy férfi áll és meredten bámulja az órát. Elmegy előtte a barátja és megkérdezi:

— Kire vársz?

— *A feleségemre.*

— Nekem úgy rémlik, azt mondtad, hogy csak holnap érkezik.

— *Azt én is tudom, de holnap nem érek rá kijönni . . .*

Skót vicc

Egy skót atyafi vonaton utazik haza Londonból Skóciába. Útitársainak feltűnik, hogy a bácsi az első, a második, aztán a harmadik állomáson is leugrik a kocsiból, valahova elrohan, s néhány perc múlva lélekszakadva érkezik vissza fülkéjébe.

Később is minden állomáson ugyanaz történik. Végül valaki megkérdezi tőle:

— Uram, nem árulná el, mit szokott ilyenkor csinálni?

A skót legyintve válaszol:

— *Tudja, kérem Londonban voltam orvosi vizsgálaton, és a doktor azt mondta, olyan beteg a szívem, hogy bármelyik pillanatban végem lehet. Hát érdemes nekem haza ig megváltanom a drága jegyet? Úgy gondoltam, ilyen állapotban elegendő, ha csak állomástól-állomásig váltok.*

Borzasztó

A gyorsvonaton az ablak mellett ül egy őrvezető és minden állomáson így kiált fel:

— Hát ez borzasztó!

Az ajtónál ülő utas nem állja tovább és megkérdezi a katonától:

— Mondja kérem, miért kiabálja állandóan azt, hogy ez borzasztó?

— *Azért, mert minden állomáson újból meggyőződtem róla, hogy rossz vonatra ültem, s két óra múlva lejár a szabadságom.*

Személycsere

Münchenben a hálókocsiba felszállt egy férfi. Megkéri a kalauzt, hogy Frankfurtban keltse fel, szükség esetén erőszakkal szállítsa le a vonatról. A nagyobb nyomaték kedvéért borravalót is dug a kalauz zsebébe.

Az utas reggel Hamburgban ébred fel. A kalauz nagy lelki nyugalommal hallgatja a felháborodott utas szemrehányását. Majd így szól:

— *Semmiség az egész, azt hallotta volna uraságod, mit szólt az az utas, akit Frankfurtban erőszakkal leszállítottam a vonatról.*

Makacs utas

A kalauz ellenőrzi az utasok jegyét. Egyiküket figyelmezteti:

— Uram, az ön jegye Baselbe szól, a vonat azonban Bernbe megy.

— *Csakugyan? És mondja, gyakran előfordul, hogy a mozdonyvezető elveszti az irányt?*

HÍREK

— **Segély az időseknek.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában november 13-án népzenei találkozót rendeztek, amelynek bevételét, 11 745 forintot az idős vasutasok segélyezésére ajánlottak fel. Ezt az összeget 23 745 forintra egészítette ki a nyugdíjas csoport vezetősége, és december 18-án 57 nyugdíjasnak ünnepélyes keretek között adták át. Az ünnepségen fellépett a művelődési ház Mezei csokor gyermek citera-együttese is.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A miskolci körzeti üzemfőnökség új szociális helyiségében december 20-án nyugdíjas-találkozót rendeztek, amelyen 160-an vettek részt. Gávai Pál üezmfőnök köszöntője után a Miskolci Nemzeti Színház művészei és a Vörösmarty Művelődési Ház rajkózenekara szórakoztatta a vendégeket.

— **Fenyőfaünnepség.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére fenyőfaünnepséget rendeztek, amelyen a művelődési ház irodalmi színpada és a 4-es számú óvoda gyermekei adtak műsort.

— **Hangverseny.** A MÁV debreceni Filharmonikus Zenekar nagy sikerű hangversenyt tartott a közelmúltban Kisújszálláson Kálmán Imre születésének 100. évfordulója alkalmából. A műsorban felléptek a debreceni Csokonai Színház magánénekesei is.

— **Ünnepi műsor.** Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója alkalmából december 7-én, a győri vasutasok Arany János Művelődési Házában ünnepi műsort adott az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet Déli Hadseregcsoport művészegyüttese a körzeti üzemfőnökség vasutasainak.

— **Télapó-ünnepség.** December 8-án Télapó-ünnepséget rendeztek Győrben, a vasutasok Arany János Művelődési Házában, amelyen 130 gyerek vett részt. A kicsiket Markos Zoltán rajzolóművész és Tfeifer Mária bűvész szórakoztatta. A szakszervezeti bizottság 950 csomagot vásárolt a vasutasok gyermekeinek.

— **Vetélkedő.** A Vasutas Biztosító Egyesület hévízi gyógyüdülőjének Kossuth Lajos szocialista brigádja, Ki tud többet a Szovjetunióról címmel vetélkedőt rendezett a hévízi intézmények brigádjai részére. A döntőt a VABE gyógyüdülő ebédlőjében rendezték. A 17 brigád közül első a Kossuth, második pedig a Szendrei Júlia brigád lett a VABE Gyógyüdülőből. Harmadik a MÁV szanatórium Jedlik Ányos szocialista brigádja.

— **Masinisztabál.** A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és a vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza masinisztabált rendezett. Előtte a művelődési ház irodalmi színpada, társastánccsoportja, valamint a rajkózenekar színvonalas műsort adott.

— **Véradás.** A miskolci körzeti üzemfőnökség és a BFFF vöröskeresztes szervezete december 21-én véradónapot szervezett, amelyen 292-en összesen 110 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Jubileumi program.** Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére a Szombathelyi Járműjavító KISZ-bizottsága jubileumi programot dolgozott ki. Ennek keretében többek között két szovjet csoportot üzemlátogatásra hívtak, az ifjúsági klubban Druzsba összejövetelt rendeztek, december 16-án pedig „60 év útja képekben" címmel kiállítást nyitottak.

— **Brigádok felajánlása.** A mátészalkai pályafennntartási főnökség szocialista brigádjai 22 ezer forintot ajánlottak fel a nyugdíjasok segélyezésére, 3900 forintot pedig a városi szociális otthon lakóinak. A körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai 23 ezer forintot ajánlottak fel hasonló célra.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai részére diavetítéssel egybekötött előadást tartott dr. Rédiger Béla, nyugalmazott gyógyszertár-vezető Szovjetunió városairól, tájairól, lakóiról. Feleleventette a nagy honvédő háború tragikus eseményeit is.

HALÁLOZÁSOK

November 27-én, 74 éves korában váratlanul elhunyt Szilágyi Dezső, nyugdíjas MÁV műszaki főfelügyelő, a debreceni területi szakszervezeti bizottság nyugdíjasbizottságának vezetője. A vasútnál különböző beosztásokban dolgozott. 1948-tól 1952-ig a DVSC elnökhelyettesi tisztségét töltötte be, majd a labdarúgó-szakosztály vezetője lett. 1974-től nagy odaadással, szakértelemmel intézte a debreceni terület nyugdíjas vasutasainak ügyeit, képviselte érdekeiket. Temetése december 7-én volt a debreceni Köztemetőben.

December 3-án, 63 éves korában meghalt Dávid István, Debrecen állomás nyugdíjas csoportjának elnöke. A Közlekedéstudományi Egyesület alapító tagja és titkára volt. Közéleti tevékenységét bizonyítja a Műszaki és Természettudományi Emlékbizottság vezetőségi tagjaként, valamint a Sajtó és Műszaki Tudományos Tájékoztató Bizottság elnökeként betöltött funkciója is. Munkásságát, társadalmi tevékenységét több kitüntetés — köztük a Szakszervezeti Munkáért arany fokozat, a Lenin emlékplakett és a Kiváló Munkáért — fémjelzi.

Több százan vettek búcsút Celldömölkön Velekey Jánostól, a Celldömölki Vasutas Munkás SE volt elnökétől. Velekey János kiemelkedő egyénisége volt Celldömölk sportéletének. Nagy szeretettel, hozzáértéssel segítette a fiatal sportolók életútját, pályafutását. Nyugdíjas éveiben sem pihent. Munkásságát a Magyar Népköztársaság Sport Érdemérem ezüst fokozatával ismerték el. Hatvankilenc éves volt.

December 12-én, 62 éves korában meghalt Isaszegi István, a debreceni igazgatóság személyszállítási csoportjának nyugdíjas főelőadója. 1940-ben lépett a MÁV szolgálatába. Hamarosan bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba is. 1962-től az igazgatóság szakszervezeti bizottsága kultúrbizottságának vezetői tisztét is ellátta. Közéleti és szakmai tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el. A hozzátartozók, barátok és egykori munkatársak december 17-én kísérték utolsó útjára.

December 17-én, rövid betegség után, 59 éves korában meghalt Rácz Kálmán, a szegedi igazgatóság üzemviteli osztályának helyettes vezetője. Rácz Kálmán 1943-ban választotta életpályául a vasutat. Kezdetben vonatfékezőként és jegyvizsgálóként dolgozott több szolgálati helyen. 1945-től tagja a pártnak és a szakszervezetnek. Tíz évig titkára volt a szegedi területi bizottságnak. Később az igazgatóság kereskedelmi osztályának vezetője, majd az üzemviteli osztály helyettes vezetője lett. Munkáját, közéleti tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el. Tulajdonosa volt a Munka Érdemrend bronz fokozatának, a Felszabadulási emlékéremnek és a Szakszervezeti munkáért kitüntetés arany fokozatának Temetése december 30-án volt Szegeden, a Belvárosi temetőben.

December 31-én 62 éves korában súlyos betegség következtében elhunyt Stefanecz Gyula nyugalmazott MÁV mérnök főtanácsos.

1950-ben szerzett oklevelet a Budapesti Műszaki Egyetem általános mérnöki karán, majd az UVATERV-nél helyezkedett el, ahol tervező mérnökként, később tervezési csoportvezetőként dolgozott. A MÁV-nál 1963-tól nyugdíjazásáig, 1982 áprilisáig teljesített szolgálatot. 10 évig volt főelőadó a KPM Vasúti Főosztály Tervgazdasági és Műszaki Fejlesztési Szakosztályán, majd 1973-tól a Vasúti Tudományos Kutató Intézet Szabványügyi Központjának volt a vezetője. Munkásságát több különböző szintű kitüntetéssel is elismerték. Temetése január 24-én 10 órakor lesz a Farkasréti temetőben.

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:
dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszam: MNB 215 — 11 859 82—5912. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. JANUÁR 24.

A TARTALOMBÓL:

A KGST és a világgazdaság
2. oldal

Tanulmányi ösztöndíjak
3. oldal

Körzeti üzemfőnökség a Nyugatiban
4. oldal

Közút-vasúti kereszteződések
5. oldal

Három hónap alatt

7 millió 300 ezer forintot takarítottak meg Szombathelyen

A szombathelyi vasútigazgatóságnál a múlt év második felének elején léptek életbe fokozottabb takarékossági intézkedések. Ez nem azt jelenti, hogy a Nyugat-Dunántúlon eddig nem óvták volna a közös vagyont. Mindenesetre a 43,5 millió forintos többlettakarékosság, amelyet célul tűztek ki maguk elé, megfontoltabb számításokra késztettek mindenkit.

Úgy döntöttek Szombathelyen, hogy ebből az összegből *20 millió forintot a pályafenntartásnál, 9 milliót az üzemvitelnél és 14 millió 500 ezer forintot az üzem- és fűtőanyagoknál lehet és kell megtakarítani.* Ezeket a „megfogásokat" az is indokolta, hogy az igazgatóság elmaradt azoktól a személy- és áruszállítási teljesítményektől, amelyekhez annak idején az éves költségkereteket meghatározták.

— Mit eredményeztek az évközi intézkedések? — Erről érdeklődtem *Biri Sándor* igazgatóhelyettestől.

— Szeptemberben a dízelmozdonyok tervszerűbb irányításával, a gőzmozdonyok limitálásával elértük, hogy a gőzvontatás szállítási teljesítménye a *tervezett 338 750 százelegytonna-kilométerről 219 366-ra csökkent.* A harmadik negyedévben a tervezetthez képest majdnem felére csökkent a gőzvontatás aránya. Az üzemelő nagy teljesítményű gőzmozdonyok által vontatott tehervonatoknál a terhelést az első félévi 1024 tonnáról szeptemberben 1055 tonnára, a harmadik negyedévben átlagban 1052 tonnára sikerült emelni.

Szeptemberben megfelelően átszervezett fordulókkal a nagy teljesítményű dízel vontatójárművek megfontoltabb irányításával az első félévi, havi átlagosan 110 060 km-es gépmeneti teljesítményt 10,5 százalékkal 98 533 km-re csökkentettük. A harmadik negyedévben a havi átlagos gépmeneti teljesítmény 95 890 kilométer volt. A dízelmotorok üresjáratainak, a felesleges motorjáratok időtartamának a csökkentésével július, augusztus és szeptember hónapokban *137 630 kg gázolajat takarítottunk meg.*

A vontatási és üzemviteli osztályok közösen felmérték a terület utasforgalmi igényeit — folytatta —. Ezek után 112 naponta közlekedő vonat szerelvényeit csökkentették egy vagy több kocsival, egy naponta közlekedő vonatpár járatát megszüntették, valamint 17 vonat közlekedését bizonyos időszakokban — elsősorban a gyér forgalmú szombatokon és vasárnapokon — szüneteltették.

A felsorolt intézkedésekkel, továbbá a vonatok közlekedési körülményeinek a folyamatos ellenőrzésével, a rendkívüli feltartóztatások azonnali tárgyalásával, a sebességmérő óra szalagok tömeges ellenőrzésével, a következetes felelősségre vonásokkal, a meghatározott célokat sikerült elérni. Az igazgatóság *a második félév első három hónapjában 7 millió 300 ezer forintnyi üzem- és fűtőanyagot takarított meg.*

Szombathelyen a magas összegű önköltség megtakarításra is részletes tervet dolgoztak ki. A zárolt összeget lebontották szakszolgálatokra, valamint üzemfőnökségekre. Figyelembe vették a takarékossági intézkedések során a halaszthatatlan munkálatokat és a feladatok fontosságát. Nagy erőfeszítések árán ezeket is sikerül betartaniok. Azt viszont őszintén elmondotta, hogy az önköltségi terv csökkentése csak pillanatnyi megoldást hoz. Az elmaradt munkálatokat a vasútüzem biztonsága érdekében a későbbiek során pótolni és folytatni kell.

Sz. Jakab István

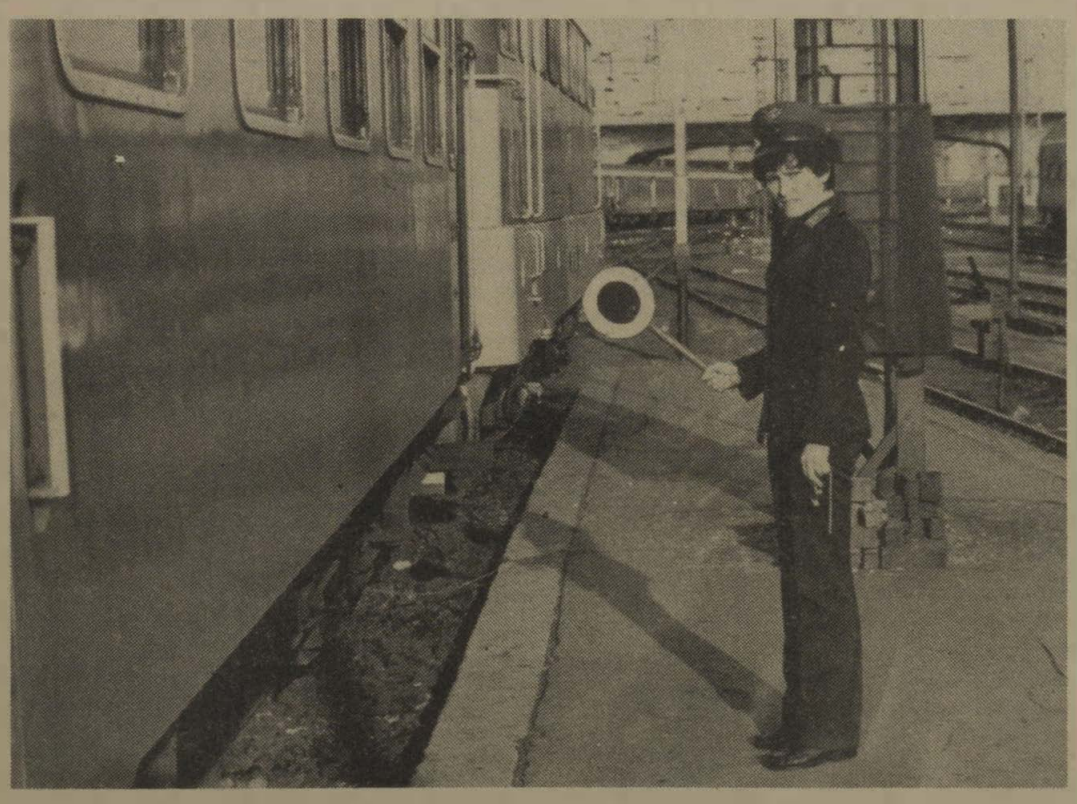
Tizenegy fuvaroztató kötött előszállítási szerződést Budapesten

A budapesti vasútigazgatóság fuvarozás szervezői az idén is megkötötték az előszállítási szerződéseket. A tavalyi huszonegy vállalattal szemben az idén csak 11 fuvaroztató él az előszállítás lehetőségével. Az elmúlt évben 703 ezer tonnát fuvaroztak el a négyhónapos kampány során. Az idén 553 ezer tonnára lehet számítani. A MÁV a korábbinál nagyobb kedvezményt adott a szállíttatóknak, és bővítette a kedvezményesen fuvaroztatható áruk körét is.

— Mivel magyarázható az előszállítás iránti mérsékelt érdeklődés? — kérdezem *Kucsera Károlyt*, az igazgatóság üzemviteli osztályának vezető helyettesét.

— Több vállalatnál történt átszervezés az utóbbi időben, amelynek következtében megváltozott a termelési rendszer. Ezenkívül a beruházások visszafogása és egyes vállalatok értékesítési gondjai is közrejátszottak abban, hogy az idén kevesebben kötöttek előszállítási szerződést. *Tízezer tonna alatti árumennyiségre ugyanis nem érdemes szerződést kötni, mert az nem gazdaságos sem a MÁV-nak, sem a fuvaroztatónak.* Az idei partnereinkkel már több mint egy évtizedes a kapcsolat. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy az építőanyagokat, illetve a nem romlandó árukat előállító vállalatoknak (mint például a Betonútépítő Vállalatnak, az Út- és Vasútépítő Vállalatnak, a Dunai Cement- és Mészműveknek stb.) előnyös a kampányban minden évben részt venni.

S. R.



Molnár Tiborné intéző a 18. vágányról meneszti a 2718. számú Szolnokig közlekedő személyvonatot.

Riport a 4. oldalon **(Óvári Árpád felvétele)**

KORSZERŰEN FELSZERELT MŰHELYEK

Szegeden átadták rendeltetésének a gépállomás új gépjavító bázisát

A MÁV Szentesi Építési Főnökség szegedi gépállomása történetének legnagyobb fordulópontjához ért, amikor az 1982-es év végén a dolgozók használatba vették a javítóbázist. Az itt dolgozók ezentúl korszerűen felszerelt munkahelyen, jó szociális ellátottsággal végzik munkájukat. Ebből az alkalomból a gépállomás kollektívája házi ünnepséget tartott, amelyre meghívták mindazokat, akik segítettek a létesítmény megvalósításában, és köszönetet mondtak munkakörülményeik megjavításáért.

Az évek során fokozatosan megnövekedett közúti gépkocsipark miatt halaszthatatlanul szükségessé vált egy megfelelő kapacitású javítóbázis kialakítása. A létesítmény tervezését a Csongrád megyei Tervező Vállalat már 1975-ben megkezdte. *Balogh Boldizsár* építéstervező, *Kecskeméti Sándor gépész* és *Sebők Ferenc* elektromos tervező az első fázistól a kivitelezés befejezéséig kiváló partner volt. Az üzembehelyezésig azonban még sok idő telt el. Addig a gépkocsiszerelők az időjárás viszontagságainak kitéve a szabad ég alatt dolgoztak. A nehéz munkakörülmények nemcsak az embert nyűtték el, hanem a gépkocsik állagát is rongálták.

A telep bekerítése utáni a tereprendezés következett, és csak azután kezdődhetett el 1977 novemberében az építkezés. A generálkivitelezői feladatot az építési főnökség vállalta el. A magasépítés-vezetőség és a gépállomás dolgozói megbirkóztak a nagy és speciális építési munkával, amelyre *Meskál György*, a gépállomás vezetője így emlékezett vissza:

— *Sokat dolgoztunk, de megérte, hiszen magunknak építettünk.* Benne voltunk minden kis részletben, tudtunk minden mozzanatról. Az építési teendők természetesen sok nehézséggel is jártak. Már a kezdetnél az épületek vázának és paneljeinek a leszállításánál az alvállalkozó 31. Állami Építőipari Vállalat nehézségeket támasztott. Az építkezésnek ebben a kritikus szakaszában, de később is *sok segítséget kaptunk a szegedi igazgatóság vezetőitől*, akiknek a közbenjárása nélkül már a munkák beindításakor megtorpantunk volna.

Az építkezés valamennyi fontosabb mozzanatát diafilmre vették, és az ünnepségen Meskál György szövegével kísérve levetítették.

Tabajdi György építészmérnök a főnökség műszaki előkészítő csoportjának a vezetője volt az építkezés műszaki ellenőre. Mögötte is sok gondterhelt nap van.

— Amikor a létszámhiány az ütemek tartására vészes árnyékot vetett, akkor *Tóth László, Vincze János, Kozma István* és *Tóth Tibor* művezetők segítségével mindig sikerült ütőképes munkacsoportokat szervezni a szakiparosokból, akik elvégezték a munkakörüktől eltérő feladatokat is — mondotta. — *Szívvel-lélekkel munkálkodtak saját munkahelyük létrehozásán a gépállomás dolgozói. A munkában élen jártak a szocialista brigádok. Ezek a kollektívák a kommunista műszakokon több, mint hatezer órát dolgoztak társadalmi munkában.* A lakatosok a nyílászárók beszerelésével jeleskedtek. A motorszerelők és gépkocsivezetők a belső úthálózat építésében dolgoztak sokat. A felvonulás biztosításához négyezer használt betonaljat raktak le, amelyeket aztán még három ízben kellett áttelepíteni. Dicséretes munkát végeztek az esztergályosok és villanyszerelők.

Az építkezés utolsó fázisában *Halász Antalnak*, a gépállomás helyettes vezetőjének az irányításával nagy lendülettel folyt a környezetcsinosítás, a parkosítás és a fásítás, amely jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a gépállomás megkapta a „környezetvédelemért" kitüntetést.

Az új javítóbázison egyidejűleg 19 álláshelyen lehet gépjárművet javítani a korszerű diagnosztikai berendezésekkel felszerelt műhelyekben. Az itt dolgozók szociális ellátottságával újabb dolgozók kerültek kedvezőbb munkahelyi környezetbe.

Az ünnepélyes üzembevételkor *Parragi Antal* munkavezető, igazgatói dicséretben részesült. *Keresztes József* vízvezetékszerelő és *Erdei István* betanított munkás, *Tóth Tibor* művezető, és *Lévai Árpád* darukezelő Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott.

Fogas Pál

Felújítás rekordidő alatt

Debrecenben az igazgatóság dolgozóinak sok bosszúságot okozott az üzemi konyha zsúfoltsága. Nem voltak jobb helyzetben a konyhai dolgozók sem, hiszen nekik sem volt könnyű a KÖJÁL előírásainak a betartása.

A konyha korszerűsítése és bővítése halaszthatatlanná vált, de ahhoz elő kellett teremteni az anyagi feltételeket és biztosítani a dolgozók étkeztetését épületen kívül.

A tmk-munka 1982. november 15-én kezdődött az Épület- és Hídfenntartó Főnökség II. sz. építésvezetőségének kivitelezésében, három alvállalkozó közreműködésével.

— *Eddigi pályafutásom legszebb és legnehezebb munkája volt ez a felújítás* — mondja a fiatal építésvezető, *Demcsák Ervin.* — 1981. decemberében lettem ennek a nagy létszámú építésvezetőségnek az építésvezetője. Előtte is itt dolgoztam, de egészen mást jelent beosztottként részfeladatokért felelni és mást egy építésvezetőséget felelősséggel irányítani. Természetesen voltak nehézségek a kezdeti időszakban, de ennél a munkánál már egy összeszokott, jó kollektíva végzett minőségi munkát. *Ezt az átalakítást én egy kicsit vizsgamunkámnak is tekintettem, hiszen nem egészen 2 hónap alatt végeztünk vele úgy, hogy ebből 2 hétig folyamatosan éjjel-nappal dolgoztunk.* Nagyon össze kellett hangolni a különböző szakmunkákat, folyamatosan biztosítani az anyagokat. Szerencsére segítséget kaptunk a rendkívüli anyagok beszerzésében és bizony sokat jelentettek a személyes kapcsolatok a TIGÁZ-nál. Ennek eredményeként kötötték be soron kívül a főzőüstöket. *Így december 23-ára befejeződött a munka.*

Nagy Béláné

Munkásgyűlés Dunakeszin

Munkásgyűléssel kezdték az új esztendőt a Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozói. *Varga Lajos* igazgató, ismertette az üzem elmúlt évi eredményeit, a legfontosabb feladatokat és gondokat.

Az idén Dunakeszin nem gyártanak új személykocsikat, helyette az eddiginél több kocsit kell majd javítani. Fontos követelmény lesz a minőségi munka, az anyagtakarékosság, és nagyobb szerepe lesz az újításoknak is.

Ezután *Bősz József* szb-titkár, felhívással fordult az üzem kollektívájához, hogy február 26-án rendezzenek kommunista műszakot, amelynek bevételét a szociális létesítmények korszerűsítésére fordítják. A felhíváshoz a munkásgyűlés valamennyi résztvevője csatlakozott.

Kommunista műszakok az idősekért

A *bátaszéki körzeti üzemfőnökségen* a közelmúltban kommunista műszakot szerveztek. A dolgozók egy része a szolgálati helyek környékét és az irodákat takarította. A vontatási üzemegység műhelyeiben gőzmozdonyokat javítottak, a kocsiműszaknál a teherkocsik futójavítását végezték. Az utazó személyzet szabadnapon teljesített szolgálatot.

A kommunista műszakért járó bért (48 ezer forintot) a nyugdíjasok segélyezésére ajánlották fel.

A *miskolci körzeti üzemfőnökség* utazó dolgozói is tartottak kommunista műszakot, amelynek értéke meghaladta a 72 ezer forintot. A pénzt a vasutas nyugdíjasok és a fiatalok lakásépítési akciójának támogatására ajánlották fel.

A kedvezőtlen szociális helyzetben levő nyugdíjasok segítésére ajánlotta fel az elmúlt év végén tartott kommunista műszakért járó bevételt — százezer forintot — a *székesfehérvári járműjavító üzem* kollektívája is. A szakszervezeti bizottság, a főbizalmiak és a brigádvezetők egyetértésével 132 nyugdíjas között osztotta el a pénzt.

A KGST és a világgazdaság

Hazánk számára a KGST-n belüli együttműködés az egységes világgazdaságban való szerves részvételt jelenti. A jelenlegi nemzetközi helyzetben különösen fontos a többi szocialista ország és Magyarország két- és több oldalú kapcsolatainak erősítése. Napjaink bonyolult nemzetközi gazdasági feltételei között a KGST-n belüli együttműködés stabilizáló szerepet tölt be országaink gazdasági fejlődésében.

A KGST létezése azonban nemcsak a tagországok gazdasági életét befolyásolja, hanem a világgazdaságra is hatást gyakorol. Erről és ezzel összefüggésben nyilatkozott *Oleg Bogomolov* akadémikus, a Szovjetunió Tudományos Akadémiája Szocialista Világgazdasági Intézetének igazgatója az „ÉKO" című novoszibirszki gazdasági folyóirat novemberi számában.

Egyenlő jogok, kölcsönös előnyök

Az akadémikus interjújának első részében rámutatott arra, hogy a szocialista gazdaságok megjelenése többek között megszüntette a kapitalista monopóliumok egyeduralmát a világgazdasági kapcsolatokban. A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa tagországainak részesedése a nemzetközi kereskedelemből viszonylag még alacsony, *a világkereskedelmi forgalomnak mindössze 9 százaléka.* Ez megközelítőleg megfelel lakosságunk arányának a világ népességéhez viszonyítva, de jóval alatta marad a világ ipari termelésében elfoglalt helyükhöz képest. De maga az a tény, hogy létezik egy piac, ahol fejlett ipari termelés és hatalmas tudományos és technikai potenciál található, lehetővé tette a fejlődő országoknak, hogy kiemelkedjenek alárendelt és függő helyzetükből és széleskörűen élvezzék az egyenlőségen és a kölcsönös előnyökön alapuló gazdasági kapcsolatok előnyeit a szocialista országokkal.

Körülbelül száz év óta létezik egységes világgazdaság és a különböző területek integrációjának a foka egyre növekszik. A múlt század végén ez a folyamat egyetlen világpiac kialakulásában és különböző területeinek monopolizálódásában nyilvánult meg. Ehhez adódik napjainkban a globálisnak mondott problémák egyre nagyobb köre: *az energetikai és az élelmezési problémák, a világ-óceánok erőforrásainak kiaknázásával kapcsolatos és más problémák.* Ezeket egyes országok elszigetelten nem oldhatják meg, ehhez koncentrált nemzetközi, gazdasági tevékenység szükséges. Az egyenlő jogok, a kölcsönös előnyök és a tervezés csak a szocialista országok között lehetséges. Az ilyen egyeztetés hiánya a kapitalizmusra jellemző energetikai, ökológiai és egyéb válságokhoz vezet, bár a tudományos ismeretek és a technikai lehetőségek bőségesen elegendőek lennének ahhoz, hogy a fejlődés válságmentes legyen.

A szocialista országok mérsékelik ezeknek a válságoknak a hatásait. Vegyük az energetikai problémát, amely jelenleg a legdöntőbb: a négy nagy ipari övezetből — a KGST-országok, Nyugat-Európa, az Egyesült Államok és Japán — csak a KGST-országok azok, ahol az energiaellátási nehézségek nem öltöttek válság-jelleget a szokásos velejárókkal: *a vállalatok bezárásával és tönkremenetelével, növekvő munkanélküliséggel.* Sőt a KGST-országok közreműködnek az energetikai helyzet részleges stabilizálásában a világ többi részén, mivel egyedül ezek az országok nem súlyosbították az energetikai világpiac helyzetét importjukkal. Saját termelésük és együttműködésük lehetővé teszi számukra, hogy majdnem teljesen fedezzék szükségleteiket energiahordozókból. Bizonyos mennyiséget ezekből az energiahordozókból még szállítanak is a kapitalista országokba, sőt felajánlották a földgázszállítások növelését.

Végül is a gazdasági válság és a növekvő világpiaci verseny körülményei között a KGST-országok egyaránt jelentenek fontos és biztos piacot néhány kapitalista ország számára. Ezen a piacon például Japán a gépek és berendezések exportjának több mint 10 százalékát, hengereltáru exportjának több mint 13 százalékát realizálja. Joggal állíthatjuk, *hogy a tőkés országoknak legalább annyira előnyös a gazdasági kapcsolatok fenntartása a szocialista országokkal, mint amennyire nekünk.* Ismeretes, hogy a szocialista országokkal folytatott kereskedelem a nyugat-európai államoknak 2 millió munkahely fenntartását biztosítja, amely nem elhanyagolható szám, mivel ezekben az országokban a munkanélküliség emelkedik.

A társadalmi hatáson kívül van még egy fontos körülmény, amely befolyásolja a nemzetközi gazdasági viszonyokat: *a KGST új típusú nemzetközi gazdasági kapcsolatokat hozott létre,* nevezetesen a külkereskedelem, valamint az egyenlő jogokon, a kölcsönös előnyökön alapuló tervszerű kapcsolatok területén.

A világgazdaságnak egyidejűleg léteznek negatív és pozitív hatásai a KGST-országok gazdaságaira, amelyeket le kell küzdeni. A szocialista világgazdaság képes erre.

Az ésszerű licenckereskedelem lehetővé teszi a KGST-országok számára, hogy bizonyos iparágakban bepótolják technikai lemaradásukat. Így például a voljski autógyár (VAZ), amely olasz licenc alapján épült, s nem csupán a hazai piacra szállít több túraautót, hanem egyik nagy gépkocsi-exportőrré vált a KGST és a nem szocialista országokban. Egy-egy új termék előállítása érdekében történő licencvásárlás azonban gondokkal is jár. Az új technológia új anyagokat, alkatrészeket, szerelési elemeket tesz szükségessé. A VAZ gépkocsikhoz a karosszéria-alkatrészeket például jóval gyorsabban sajtolják ki, mint a többi szovjet gyárban. Ezért a korábbinál rugalmasabb lemez kellett, aminek kidolgozása nem kevés erőfeszítést igényel a fémipari szakemberektől. Tehát egyetlen új technológia megvásárlása ebben az autógyárban arra késztette a szovjet ipart, hogy a kapcsolódó iparágakban az új technológiák tucatjait dolgozza ki. A szovjet ipar lehetőségeit mérlegelve az új gyártás bevezetését összehangolták a többi szocialista országokkal. Napjainkban a VAZ gépkocsi-alkatrészeknek körülbelül 10 százaléka az európai KGST-országokban és Jugoszláviában készül.

Egy vállalkozás bukásának okai

Sajnos kevésbé jó tapasztalatok is vannak. A lengyel sajtó nemrég elemezte egy olyan vállalkozás bukásának okait, amely az indulásnál — mintegy tíz éve — megvalósíthatónak látszott és tömeges nyugati licenc vásárláson alapult. Rövid idő alatt számos, korszerű üzemet építettek és azt tervezték, hogy termékeiket a nemzetközi piacon hozzák forgalomba. A befolyt összegekből törlesztik az építkezések és a felszerelések költségeit, valamint fizetik vissza a felvett hiteleket. A sok licencet megvásárolták, de a vállalkozás végül is nem az elképzelések szerint alakult. Először is nem minden vásárlás bizonyult szerencsésnek: *a tőkéseknek nem volt sürgős, hogy a versenytársak száma szaporodjon, ezért egyes esetekben idejétmúlt felszerelést adtak el.* Másrészt a vásárlások esetenként tervszerűtlenek voltak, s mivel hiányzott az ellenőrzés, egyre nagyobb méreteket öltöttek. A beruházások száma jelentősen megnőtt. Ugyanakkor sok üzem nem épült fel a kívánt határidőre. Mivel nem vették figyelembe a lengyel ipar lehetőségeit, elfelejtették számításba venni azt a tényt, hogy a hazai iparnak nem áll módjában az új termékekhez szükséges nyersanyagok és alkatrészek folyamatos szállítása, s elmulasztották összehangolni terveiket a szocialista országokkal, a devizát csak az új technika és technológia beszerzésére használták fel az első években. *Az új üzemek működtetéséhez továbbra is a tőkés országokból kellett anyagot és alkatrészt importálni.* Másszóval, a beruházások ahelyett, hogy devizát hoztak volna, egyre növekvő kiadást jelentettek. S amikor már nem volt anyagi eszközük ahhoz, hogy nyugati importról gondoskodjanak, a termelés egyensúlya felborult.

A tőkés gazdaság hatására az egymás közötti kereskedelem révén, a világpiaci árakon keresztül is hatást gyakorol a KGST-országok gazdaságaira. A KGST-országok miközben a nemzetközi piacon érvényes árakra támaszkodnak, nem alkalmazkodnak azokhoz vakon, hanem lényegesen kiigazítják az árakat ilyen vagy olyan irányba. Ezek a kérdések néha nagyon élesen merülnek fel egymás között, de mindig a szocialista együttműködés az egyenlő jogok és a tervszerűség elvei alapján rendeződnek. *A világpiaci árak gyakran erősen ingadoznak és minden ilyen ingadozás sokba kerül egyik vagy másik államcsoport dolgozóinak.* A legnagyobb emelkedést, amely valaha is bekövetkezett a világpiaci áraknál, a hetvenes években jegyezték és ezek továbbra is felfelé mozognak. A KGST-n belüli árak és a világpiaci árak között soha nem volt még ilyen jelentős eltérés. *A szocialista országok erőfeszítéseket tesznek, hogy a nemzetközi konjuktúra hatásait enyhítsék.*

Hosszú lejáratú KGST-célprogram

Természetesen mindenféle politikai meggondoláson, vagy akár a világpiaci árakon uralkodó spekuláción túl, látni kell a mélyebb gazdasági okokat. A nyersanyagfogyasztás az utóbbi időben a világgazdaság számára mértéktelen és elviselhetetlen arányban növekszik a világon. Ezért a KGST-országok határozott lépéseket tettek a *„gazdaságos gazdálkodásra".* A KGST hosszú lejáratú célprogramja a nyersanyagokra, a fűtő- és tüzelőanyagokra, valamint energiákra vonatkozóan, mindenekelőtt a legkeresettebb és a petrokémiában úgyszólvan nélkülözhetetlen energiahordozó, a kőolaj minden eszközzel történő megtakarításának szükségességéből fakad. Nem kevésbé fontos a KGST-országok gazdasági struktúrájának átalakítása annak érdekében, hogy a végtermék egységére eső energia- és anyagköltségek csökkenjenek. Ez szerepel abban a stratégiában, amelynek lényege, hogy a gazdaságot hatékonyabb pályára állítsák. A hatékonyság jelenleg az iparosodott szocialista országok gazdaságpolitikájának a középpontjában áll.

Baranyai Zoltán

„Kiváló Együttes" kitüntetést kapott a miskolci vasutas koncert-fúvószenekar

Borsod megyében a diósgyőri, az ózdi, a borsodnádasdi, a somsályi, a perecesi fúvószenekarok megalakulása után Miskolcon 1923-ban szervezték meg a vasutas fúvószenekart. A zenekar a járműjavító keretében működött. Tagjai ifjúmunkásokból és ipari tanulókból verbuválódtak.

Miskolc felszabadulása, 1944. december 3-a után, a vasutas zenekar ismét dolgozni kezdett és rendszeresen közreműködött a különböző politikai, társadalmi ünnepségeken és rendezvényeken. A zenei nevelés szempontjából is fontos tevékenységet végeznek. Részt vesznek a város, és a megye politikai rendezvényein, nemzetközi és nemzeti ünnepségein, családi és társadalmi ünnepségeken. *Évtizedek óta rendszeresen adnak térzenét Miskolcon és Tapolcán.* A vasutas dolgozók lakta területeken, településeken közreműködnek a különböző rendezvényeken. Részt vesznek a megyei és országos fúvószenekari találkozókon és az országos minősítő hangversenyeken.

A fúvószenekar több alkalommal adott nagy sikerű hangversenyt Budapesten, a budai várpalota teraszán és a Vajdahunyad-vár udvarán. Kiemelkedő szereplésük eredményeként Csehszlovákiában és Lengyelországban is bemutathatták műsorukat.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa által kiemelt zenekar változatos műsorral rendelkezik és színvonalasan tolmácsolja a fúvószenekari műveket. Műsorukban megtalálhatók a fúvószene-irodalom klasszikusai, a hagyományos művek, valamint a mai magyar és külföldi szerzők művei. Műsorpolitikájukkal jól szolgálják a szocialista művelődést és a művészeti célkitűzéseket. Soraikban fizikai és szellemi dolgozók, tanulók, zeneiskolások és nyugdíjasok találhatók. Néhányan még az alapító tagok közül is szerepelnek, akik példamutató magatartásukkal, fegyelmezettségükkel segítik a kollektíva munkáját.

Heiner Károly és *Kurgyis Lajos* karmester, *Dobos Margit* szervező, valamint a zenekar társadalmi vezetősége is nagymértékben segítette a zenekar szakmai munkáját, színvonalas szereplését, a belső nevelő tevékenységet.

A minősítések alkalmával a zenekar kétszer nyerte el az *„Aranylant"* diplomát. Ezen kívül *„Szocialista Kultúráért"* kitüntetésben is részesült. Ezt a kitüntetést kapta a fúvószenekar három alapító tagja is. A múlt év végén pedig eddigi eredményes munkájukért *„Kiváló Együttes"* cím kitüntetésben részesültek.

Kovács István

Térzene az új lakótelepen

Felújították a művelődési házat

Az elmúlt év vegen befejeződött a hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házának felújítása. Korszerűsítették a fűtést, a berendezéseket, tatarozták, festették a helyiségeket. A 602 ezer forintba került korszerűsítést a vasutasok társadalmi munkával is segítették.

A gázvezetékcsövek rozsdamentesítését és festését a *Kelemen József* által vezetett, szocialista brigád végezte el. *Szabó Lajos* brigádja pedig, az épület előtti útburkolatot betonozta. A művelődési házban ebben az évben már jobb körülmények között szórakozhatnak, művelődhetnek a vasutasok.

Irodalmi vetélkedő

A KISZ MÁV Miskolci bizottsága a közelmúltban vetélkedőt rendezett, melyen 6 csapat vett részt. A színvonalas vetélkedő jó hangulatban zajlott le, mindvégig érdekes és izgalmas kérdések váltották egymást.

A vetélkedőn az építési főnökség, a BFF, valamint a körzeti üzemfőnökség fiataljai szerepeltek a legeredményesebben. Az első három helyezett oklevelet és pénzjutalmat kapott.

Pallai Klára

A barátság jegyében

A szovjet alakulat egyik tisztje elismerő oklevelet nyújt át a társadalmi munkában részt vett brigádok vezetőinek

Bensőséges ünnepségre került sor a Landler Jenő Járműjavító üzemben. A XV. kerületben levő szovjet laktanya parancsnoksága köszönetét fejezte ki két szocialista brigádnak a szovjet laktanyában végzett társadalmi munkáért.

A Kilián György és Kálmán András nevét viselő szocialista brigádok — vezetőjük *Hriágyel Mihály* és *Kurucz Iván* — kapcsolata a szovjet katonákkal több éves múltra tekint vissza. E barátság az üzemi hagyományokra épül, s a felszabadulás utáni időszakban alakult ki, ez először közös kultúrműsorok megszervezésében jelentkezett. Az utóbbi időszakban a munkakapcsolatok kiszélesedése is jellemző.

A laktanya és a kórház parancsnokai több alkalommal keresték meg az üzemet műszaki problémákkal, melyek megoldását egy-egy szocialista brigád vállalta, társadalmi munkában.

Az üzem is gondok elé került az 1978—80. közötti időszakban, amikor a több millió forintos beruházással épülő művelődési ház színháztermének munkaerő gondjait kellett megoldani. *A szocialista brigádok mellett több hónapon keresztül vállvetve dolgoztak a szovjet katonák.* Társadalmi munkával, földgépekkel segítették az üzemi óvoda építését és felújítását. A tradíciók elmélyülését jelzi az is, hogy a minden évben megrendezésre kerülő kommunista műszakokon 40-50 szovjet katona segíti a műszak célkitűzéseinek megvalósítását.

A társadalmi ünnepek megrendezésében is szerepet vállalnak a laktanya katonái, tisztjei. Ezeken az ünnepségeken nagy sikerrel szerepelnek a parancsnokság művészegyüttesének tagjai. De állandó vendégek a szovjet nagykövetség munkatársai is.

A barátságot, a jó kapcsolatot nemcsak a társadalmi munkaakciók, a közösen megrendezett ünnepségek, baráti találkozók fémjelzik, hanem elvtársi és emberi kapcsolatok is. A hazatérő szovjet katonák több év múlva is köszöntik barátaikat, a Landler Jenő Járműjavító Üzem dolgozóit.

Sárai Nándor
Landler járműjavító

Hatvanéves a Szovjetunió

Ünnepi megemlékezés és kiállítás Szombathelyen

December 29-én emlékeztek meg a szombathelyi vasútigazgatóságon a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulójáról. Az igazgatóság, az oktatási, a számviteli, valamint az épület- és hídfenntartási főnökségnek dolgozóit tömörítő MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke, *Sziklai László* mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepség keretében értékelték azt a tízfordulós levelező vetélkedőt, amelyen a felsorolt szolgálati helyek 43 szocialista brigádja vett részt. A brigádok között 15 százalékos eredményt ért el, azaz minden feltett kérdésre helyes választ adott. A résztvevők jutalma: *7000 forint értékű könyv- és vásárlási utalvány.*

Ugyancsak ekkor nyitotta meg a Magyar—Szovjet Baráti Társaság ügyvezető elnöke az erre az alkalomra készült kiállítást. Egy nagy tanácskozóterem falait beborító ábrák, fényképek, dokumentumok a testvéri szocialista állam történetét, jelenét és jövőjét mutatja be.

Ezt a kiállítási anyagot a későbbiek során *bemutatják a szombathelyi vasútállomás bejárók klubjában, az utazóközönségnek is.* Utána a teljes dokumentációt az igazgatósági MSZMP-tagcsoporttal közeli kapcsolatban álló Tolbuchin úti általános iskolának ajándékozzák.

Ki tud többet a Szovjetunióról

Vetélkedő a miskolci körzeti üzemfőnökségen

A miskolci körzeti üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója alkalmából január 4-én *Ki tud többet a Szovjetunióról* címmel, politikai vetélkedőt rendeztek a Tiszai pályaudvar szociális létesítményében, az üzemfőnökséghez tartozó szocialista brigádok számára. A vetélkedőn 29 brigád vett részt.

A színvonalas vetélkedő győztese a gazdasági részleg *Széchenyi István* szocialista brigádja lett. Második a vontatási üzemi konyha *Luculus* szocialista brigádja, míg a harmadik helyezett, a kocsivizsgálókból álló *November 7.* szocialista brigád lett.

ISKOLATÍPUSONKÉNT VÁLTOZIK

Tanulmányi ösztöndíjak a MÁV-nál

A társadalmi-tanulmányi ösztöndíj alapításának lehetőségét 1959-ben kormányhatározat teremtette meg abból a célból, hogy anyagi támogatásban részesítse az alacsony jövedelmű — elsősorban fizikai dolgozó — szülők felsőoktatási intézményekben továbbtanuló gyermekeit, és ezzel elősegítse a vállalatok szakember-utánpótlásának minél jobb, tervszerűbb biztosítását. Később, 1969-ben az ösztöndíjak adományozásának lehetőségét kiterjesztették a középiskolás és szakmunkástanulókra is.

A társadalmi ösztöndíj adományozásának alapja kétoldalú szerződés, melyben a vállalat az ösztöndíjas részére támogatásként — a tanulmányi idő tartamára — meghatározott összegű ösztöndíjat folyósít, az ösztöndíjas pedig a megállapodás szerinti tanulmányok folytatására és a képzettség megszerzése után — a szerződésben meghatározott munkahelyen, a végzettségének megfelelő munkakörben — *legalább annyi időre szóló munka végzésére vállal kötelezettséget, mint amennyi ideig a támogatást élvezte.*

A MÁV-nál a társadalmi ösztöndíj létesítéséről szóló jogszabály megjelenése óta — decentralizáltan — a vasútigazgatóságok és az üzemek adományozhatnak ösztöndíjat. Az ösztöndíjkeret elosztását, az adományozás irányítását és felügyeletét kezdettől fogva a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási szakosztálya végzi.

A vasút az ösztöndíjak pénzügyi fedezetére — amely a részesedési alapot terheli — a harmadik ötéves tervben 2 millió forintot biztosított, melyet a negyedik ötéves tervben 5, majd 6,5 millióra emelt. 1975-től — jelenleg is — *7 millió forint az ösztöndíjak pénzügyi kerete.*

A tanulóknak fizethető ösztöndíjak összege iskolatípusonként változik:

a) felsőfokú tanulmányokat folytatók esetében havi 400—700 Ft-ig, kivéve a budapesti munkahelyre szerződést kötők, akik havi 300 Ft-ot kaphatnak,

b) a középiskolákban folytatandó tanulmányok esetén 250—500 Ft-ig,

c) szakmunkástanulóknak 250 Ft-ig, egyes szakmákban 250—500 Ft-ig.

A rendeletekben meghatározott ösztöndíj összegén felül, a vasút különböző kedvezmények nyújtásával is igyekezett minél több egyetemi és főiskolai hallgató, szakközépiskolás és szakmunkástanuló érdeklődését felkelteni, és elkötelezni őket a vasút számára. Így például:

— *1963-tól utazási kedvezményt kapnak,*

— *1971-től a sikeresen végzett tanévenként (csak felsőfokú tanulmányokat folytatóknak) 800 Ft tanszersegélyt adnak,*

— *1975-től az utazási kedvezményt az ösztöndíjasok családtagjaira is kiterjesztették,*

— *törzsgárda szempontjából a tanulmányi időt is beszámítják.*

Mindezeken túl, az ösztöndíjat adományozó igazgatóságok és üzemek igyekeznek jó kapcsolatot kialakítani az ösztöndíjasokkal már a tanulóévek alatt is. Rendszeresen összehívják, vagy a tanintézetben keresik fel őket. Megbeszélik a problémákat, konzulensek kijelölésével segítséget nyújtanak diákköri dolgozatok, szakdolgozatok megírásához. A nyári termelési gyakorlatok megszervezésével lehetőséget adnak a diákoknak, hogy már munkába lépésük előtt megismerjék a vasútnak azt a szakterületét, sok esetben azt a konkrét munkahelyet, ahol tanulmányaik befejezése után dolgoznak majd.

Természetesen az is előfordul, hogy az ösztöndíjasok szerződésüket megszegik. Ez sok esetben tanulmányaik sikertelensége miatt következik be, vagy kötelezettség vállalásuk ellenére MÁV-on kívüli munkahelyet választanak. Ilyen esetben az ösztöndíjszerződés értelmében a kifizetett ösztöndíjat és a kedvezmények értékét vissza kell fizetniük.

Az ösztöndíj-adományozás bevezetése óta több mint két évtized telt el. Ez alatt több ezer diák fejezte be tanulmányait a vasút támogatásával, MÁV-ösztöndíjjal. Nagy részük azóta is a vasútnál dolgozik, megtalálták számításukat.

Dr. Reszler Ákosné

A munkahelyek soron következő feladata:

Beszámolni a Munka Törvénykönyve és a kollektív szerződés végrehajtásáról

A 20/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet 5. §-a értelmében a munkáltató minden év elején köteles írásban, részletesen beszámolni a kollektív szerződés előző évi végrehajtásának tapasztalatairól, és azt megvitatásra a szakszervezet munkahelyi szervének megküldeni.

Az előző évekhez viszonyítva történt némi változás. *Az idén nemcsak a kollektív szerződés, hanem a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról is számot kell adni az üzemi demokrácia fórumain.* A kollektív szerződés ugyanis a Munka Törvénykönyve vállalati szintű végrehajtási rendelkezése. Mindkettő a dolgozókat és a munkáltatót közvetlenül érintő kérdéseket szabályozza, így például a munkaidő beosztását, a pihenőidők biztosítását, a végzett munka erkölcsi és anyagi elismerését stb.

Miről kell számot adni?

A beszámolókat a MÁV-nál a végrehajtó szolgálati főnökségeknél, a vasútigazgatóságoknál, a vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó főnökségeknél, üzemeknél, hivataloknál, intézeteknél, valamint vezérigazgatósági szinten kell megtartani. Kisebb létszámú egységeknél az összes dolgozó részvételével munkaértekezleten, a nagyobb létszámú egységeknél pedig a szakszervezeti bizalmiak testületi ülésen tárgyalják a beszámolót.

Milyen kérdéseket tárgyaljanak a beszámolás során? *Mindenekelőtt a helyi végrehajtás tapasztalatai kerüljenek megvitatásra.* Meg kell vizsgálni, hogy a munkaügyi szabályok mennyiben segítik a feladatok elvégzéséhez szükséges munkaerő biztosítását. Mennyiben használják fel ehhez a jogszabályokban biztosított tanulmányi szerződéskötést, akár állami, akár szakmai, tanfolyami képzés esetén. Alkalmazzák-e a vasutas dolgozók családtagjainál azt az előnyt, melyet a MÁV kollektív szerződés rögzít.

Fontos annak megvitatása, hogy a MÁV kollektív szerződés által előírt anyagi ösztönzés a kulcsfontosságú munkakörökben milyen hatást gyakorol a dolgozók stabilizálására. *Legalább ennyire fontos annak elemzése, hogy a rendelkezésre álló munkaerő foglalkoztatása hatékony-e,* vagyis milyen a munkaerőgazdálkodás helyzete az adott főnökségnél.

Meg kell vitatni a munka díjazásával, a bérezéssel kapcsolatos kérdéseket. Igényelni kell a dolgozók véleményét, hogy bérezésüket hogyan lehetne ösztönzőbbé tenni. A panaszlevelekből arra lehet következtetni, hogy ezen a téren nincs minden rendben. Különösen sok észrevétel hangzott el a differenciálással kapcsolatban.

Napjainkban központi kérdés a munkaidő beosztása: *a fordulók, s a fordák kialakítása, az osztott és az egyenlőtlen munkaidő-beosztás alkalmazása.* Az erre vonatkozó szabályokat a Munka Törvénykönyve, valamint a MÁV kollektív szerződés tartalmazza. A tanácskozások feladata annak vizsgálata, hogy a lehetőségekkel hogyan élnek az adott főnökségnél a szolgálati és a dolgozói érdek figyelembe vételével.

Munkáltatói feladatok

Több panasz jutott el hozzánk a pihenőidők biztosításával, illetőleg ki nem adásával kapcsolatban is. Ennek alapszabályai szintén a Munka Törvénykönyvében és részletes előírásai pedig a MÁV kollektív szerződésben találhatók. *Külön felhívjuk a figyelmet a heti pihenőnap és az évi rendes szabadság kiadásával kapcsolatos kérdések megvitatására.* A heti pihenőnap és az évi rendes szabadság a dolgozók pihenését van hivatva biztosítani. Ezért nem lehet cél — sem a munkáltató, sem a dolgozó részéről — ennek pénzben történő megváltása.

Szolgálati főnökségeinknél ezzel kapcsolatban elengedhetetlen a helyi tennivalók meghatározása. Korábban vitatott volt a kollektív szerződés vonatkozó szabálya. Ez a módosításkor megoldódott és tapasztalataink szerint ma már nem a szabály, hanem a kiadás körüli gondok jelentkeznek problémaként. A vezérigazgatóság ezért ösztönzi a közbeváltást a heti pihenőnapok kiadása érdekében.

Nem jelent kisebb gondot az évi rendes szabadság kiadása sem a kulcsfontosságú munkakörökben. Ezzel kapcsolatban a Munka Törvénykönyvén kívül utalnunk kell az 5/1981. (XII. 29.) ÁBMH sz. rendelkezésben foglaltakra is. Ennek értelmében a szabadság kiadása munkáltatói feladat. A szabadság kiadása időpontjainak meghatározásánál a dolgozót előzetesen meg kell hallgatni és kívánságait a lehetőségekhez képest figyelembe kell venni. *A szabadság kettőnél több részletben csak a dolgozó kérésére adható ki.* A szabadság kiadásának időpontját a dolgozóval a kiadás előtt egy hónappal kell közölni.

A bizalmiak egyetértési jogköre

A beszámolókban helyet kapnak a munkaügyi viták intézésének tapasztalatai is. Ennél a kérdésnél a hangsúlyt a megelőzésre kell helyezni. A felmerülő munkaügyi vitákat lehetőleg szolgálati úton rendezzék, hogy ne kerüljön sor munkaügyi döntőbizottsági, illetőleg munkaügyi bírósági eljárásra. Ezért a tanácskozásokon tárják fel azokat az okokat, amelyek a munkaügyi vitákat kiváltották.

Társadalmunk nagy erőfeszítéseket tesz a megváltozott munkaképességű dolgozók helyzetének rendezésére. Mindinkább előtérbe kerül e dolgozók foglalkoztatása, az állapotuknak megfelelő munkakörben. Az esetek többségében szükséges az érintett dolgozók átképzése, az előírt szakvizsga megszerzése, a tanfolyam elvégzése. Az ilyen dolgozók helyzetének rendezésével kapcsolatos kérdéseket is meg kell tárgyalni a tanácskozásokon.

Ismeretes, hogy a Munka Törvénykönyve széles körű jogokat biztosít a szakszervezetek részére. *Ilyen többek között a szakszervezeti bizalmiak egyetértési jogköre. A Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete 2. §-a értelmében a szakszervezeti bizalmi egyetértése szükséges a dolgozó személyi alapbérének megállapításához, jutalmazásához, kitüntetéséhez, lakástámogatáshoz, rendkívüli fizetett szabadság adásához.* Nem közömbös tehát, hogy a bizalmi érdemben gyakorolja-e a felsorolt jogosítványokat, és ehhez a feltételek adottak-e.

Dr. Garabon Sándor

Befejeződött a tagdíjbesorolás

Az arányok a magasabb tagdíjosztályok felé tolódtak

Befejeződött az 1983. évi szakszervezeti tagdíjbesorolás, amelyet az 1981-ben elért havi átlagkereset alapján állapítottak meg. A tagdíjbesorolást 222 szakszervezeti bizottság, 68 önálló nyugdíjas csoport és 6 tanulói szakszervezeti bizottság végezte el 7914 bizalmi, illetve társadalmi aktivista közreműködésével.

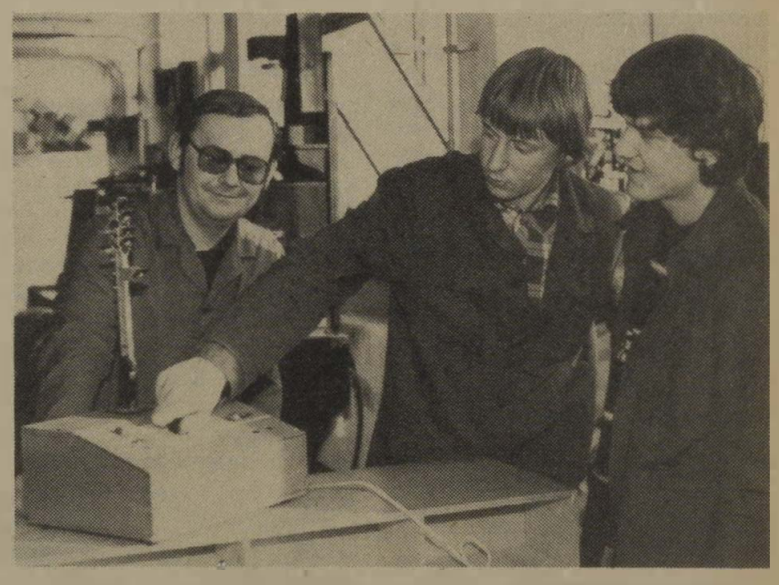
Az idén a besorolással egyet nem értők száma az előző évekhez viszonyítva lényegesen kevesebb volt. A keresetek növekedése miatt az arányok a magasabb tagdíjosztályok felé tolódtak. Lényegesen, *mintegy 4300-zal emelkedett a 70 forintot, 1300-zal pedig a 80 forintot fizetők száma. A szervezettségi mutató* 97,1 százalék. Ez megegyezik az 1982. évi adattal. Az első félévi szervezettség 98 százalék volt, 0,9 százalékkal kevesebb az elmúlt év hasonló időszakánál. A szervezettségben a budapesti tszb területén 1,8, a miskolcin 2,2, a pécsin 1,4 és az Utasellátó vszb-n 2,2 százalék a visszaesés. Ennek oka többek között az, hogy a szervezett dolgozók száma jóval nagyobb mértékben (2644-gyel) csökkent, mint az összdolgozók száma.

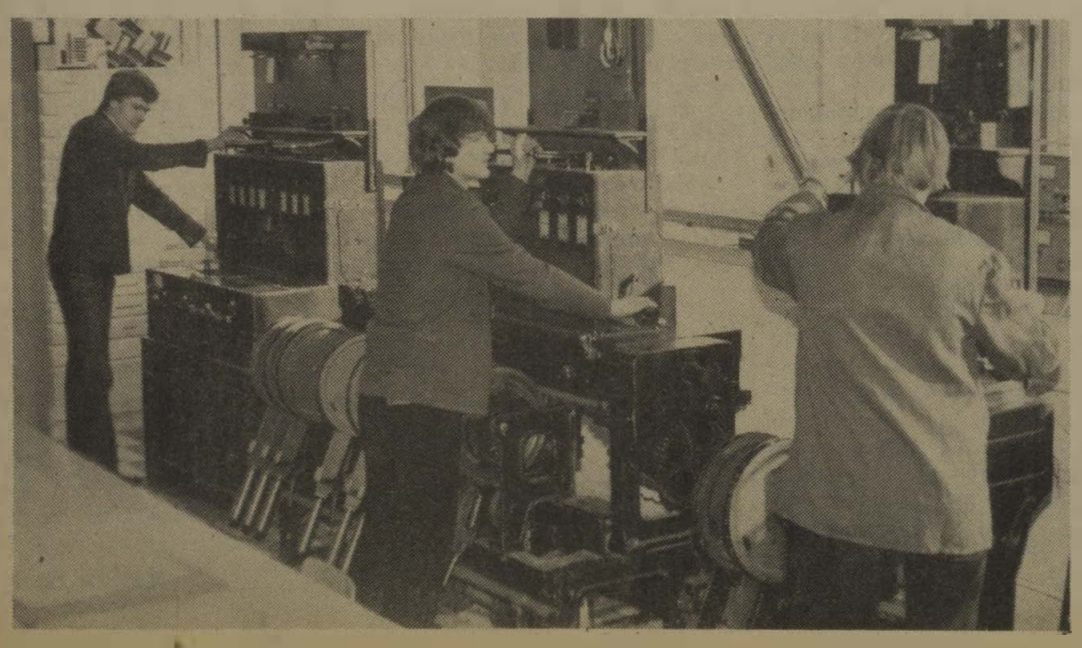
Az egy dolgozóra eső átlagtagdíj — az előző évi besorolási adatokhoz képest — *3,25 forinttal növekedett országos szinten.* Ezen belül a legkisebb növekedés Záhony területén volt (1,17 Ft), a legmagasabb emelkedés pedig az építési főnökségek szb-inél (4,17 Ft).

Az iskolapadban

A Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet az idén is várja a vasúti szakmák iránt érdeklődő fiatalokat. Szakközépiskolai osztályaiban dízel- és villanymozdony-szerelőket, valamint vasúti távközlő és biztosítóberendezési műszerészeket képeznek négy év alatt. A szintén négyéves vasútforgalmi szakon végzettek képesítését a MÁV négy szakvizsgának ismeri el. A szakmunkásképző intézetben végzettek három év alatt dízel- és villanymozdony-szerelők lehetnek. A tanulók, néhány évi szakmai gyakorlat után technikus-minősítő vizsgát tehetnek. Képriportunk az iskola életébe ad bepillantást.

(Óvári Árpád felvételei)





Körzeti üzemfőnökség a Nyugatiban

Túl vannak az első, tapogatózó lépéseken

A Nyugati körzeti üzemfőnökség, amely tavaly november elsején múlt egyéves, nem tartozik a MÁV „leg"-jei közé. Nem „szíve" a honi vasútnak, amint Ferencvárost illeti a köztudat, de még csak nem is a főváros „Nyugati-kapuja", mely jelzővel Kelenföld büszkélkedik. Hivalkodhatna ugyan azzal, hogy a mai Nyugati pályaudvar, Eifel tervezte, patinás nagycsarnokának majdnem a helyén állott egykoron az az indóház, amely elől 1846-ban útjára indították az első hazai gőzvontatású szerelvényt.

A Nyugati azonban — mert ez nem érdem, hanem vasúttörténeti tény — ezzel nem kérkedik. Megelégszik azzal, hogy csak „a Nyugati", ahogy a debreceni, meg a szegedi utazó, a szabolcsi ingázó, vagy a verőcemarosi, monori, ócsai, a fővárosban naponta munkába bejáró munkás nevezi.

Tények és igények

Az üzemfőnökség határainak Cegléd felé *Pestlőrinc*, Lajosmizse felé, *Pestimre* a végpontja. Forgalmi-kereskedelmi üzemegységként, a már említetteken kívül ide tartozik még *Pestlőrinc—Kavicsbánya*, *Kispest* és *Kőbányateher* állomások (mind jelentős ipari üzemek kiszolgáló helyei) és a fővonal személyforgalmi kiscentrumai, *Kőbánya-alsó* és *Budapest—Zugló* megállóhelyek. Az üzemfőnökségnek vontatójármű-telepe nincs, a mozdonyok idevezényléséről a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség Hámán Kató üzemegysége gondoskodik. A műszaki egységet itt a kocsiszolgálat alkotja.

Másfél ezernél alig valamivel több vasutas szolgál az üzemfőnökség közvetlen irányítása alatt. A legutóbbi munkaügyi felmérések szerint az „optimális" létszám, 3 híján 2200 fő lenne, de a „minimális" munkaerőigény is 1867 főt tenne ki. A mai munkaerő-ínséges helyzetben ezekkel az igényekkel talán lehetne vitatkozni. A konok tényekkel viszont, amelyek a főnökség dolgozóinak a teljesítményeit jelzik, ne bocsátkozzunk vitába, mert alulmaradnánk. Túlóráktól feszített éjjel-nappali helytállást tükröznek, még akkor is, ha itt-ott a minőségi mutatók nem érik el a kívánt szintet. Íme néhány szám, bizonyítékként.

A múlt év decemberéig személyszállításból *több mint 260 millió Ft bevételt értek el.* Igaz, a Nyugati pályaudvar egy átlagos hétköznapon csak 110 expressz-, gyors- és személyvonatot indít és ennél kettővel többet fogad. Egy ugyancsak átlagos téli napon „mindössze" 72 szerelvény villamos előfűtéséről gondoskodik. Érkezett a körzetbe tizenegy hónap alatt 50 ezer vasúti kocsi rakottan, és feladtak majd 30 ezer vagont, másfél millió tonnát meghaladó áruval. Elenyészőnek tetszhetne ez utóbbi teljesítményben az az 5500 kocsiba berakott, majd 100 ezer tonnányi küldemény, ha nem külföldnek vette volna az irányt.

A személykocsi-javító műhelyben dolgozóknak sincs miért szégyenkezniük: *a 4 hetes karbantartást 6350 kocsinál decemberig elvégezték, és a részlegvizsgás javításban sem maradtak el a tervezett 918 személykocsi alaposabb karbantartásában.* Az energiatakarékosság terén pedig számottevő az az egymillió Ft értékű villamos áram, amelylyel kevesebb fogyott a tervezettnél.

Tárgyilagos főnöki beszámoló

A Nyugati körzeti üzemfőnökség vezetői november 16-án számoltak be az üzemviteli munka egyéves tapasztalatairól a csomóponti pártbizottságnak. A beszámoló, amelyet *Soós Károly* üzemfőnök ismertetett, tartalmában és hangnemében tárgyilagosan elemző és önkritikus volt. Nem értékelte túl az eredményeket, nem kendőzte sem a vezetésből, sem a végrehajtásból eredő hiányosságokat, nyíltan feltárta a visszásságokat és azok okait is.

Többek között megállapította, hogy az üzemvitel belső információs rendszere az új helyzetnek megfelelően kialakult ugyan, ám az információk kölcsönös és gyors áramlása még akadozik az üzemegységek, de a helyi központi csoportok között is. *Ok, elsősorban, a mellérendelt vezetői szinteken, az öntevékenység hiánya.* Tény viszont az is, hogy az üzemegységek vezetői nincsenek könnyű helyzetben, keresik a helyüket az új szervezeti rendszerben.

A már jelzett munkaerőgonddal kapcsolatosan is a józan helyzetfelismerés jellemezte a beszámolót, amikor a jelenlegi létszám megtartását tűzte ki célként. A körzet műszaki berendezése, technikai felszereltsége adott, számottevőbb javulás, beruházás e téren nem várható. Így hát a meglévő munkaerővel és technikával kell, szükségszerűen, hatékonyabban gazdálkodni, a munkafeltételek lehető legjobb biztosítása mellett. *Egyrészt a munkaszervezést kívánják megjavítani az üresjártok és az indokolatlan jelenléti szolgálatok csökkentésével vagy kiiktatásával, másrészt munkakörök ésszerű összevonását tervezik.* Mindezt nem pusztán adminisztratív eszközökkel akarják elérni, hanem — a részarányos és céltudatos anyagi ösztönzés mellett — széles körű felvilágosítással és meggyőzéssel. Ehhez az üzemfőnökség vezetői igénylik és kérik a körzet valamennyi politikai, társadalmi és tömegszervezetének az aktív segítségét.

Kiemelten foglalkozott a beszámoló jelentés a körzet kereskedelmi tevékenységével. Az elmúlt időszak tapasztalatai szerint e terület problémái legalább olyan súlyosak és súlyozottak, mint a forgalmi szolgálaté. Annál is inkább, mivel a jelek szerint az ez évi árufuvarozási feladatok és a személyszállítási bevétel várhatóan a tavalyi szinten alakul. A hatékonyabb gazdálkodáshoz szükséges saját hatáskörű kiindulási alap pedig elsősorban e tevékenységben rejlik, a kereskedelemből realizálódhat. Ezért szükséges ennek leválasztása a forgalomtól és az egységes, önálló vezetés megteremtése, kereskedelmi vonalbiztos beállítása és a fuvarozásszervezői munkakör „nagykorúsítása".

Csoda nem történt

A politikai testület az üzemfőnöki beszámoló jelentést egyhangúlag elfogadta. A reális helyzet felismerésből eredő, tárgyilagosan értékelő és a vezető önbírálattól sem ódzkodó őszinte szavakat megértették, méltányolták.

— *Túl vagyunk az első, tapogatózó lépéseken* — mondotta Soós Károly. — *Csoda nem történt. De borúlátásra sincs okunk.* Meg kell értenie minden dolgozónknak, hogy a munkaidőt ledolgozni, a munkát ésszerűen, jól megszervezni, a hanyagságot, felületességet nem eltűrni, takarékoskodni munkaerővel, anyaggal, energiával, ez mind nemcsak a vezetőknek feladata, hanem mindenkié. *Találja meg minden ember külön-külön és együtt is a helyét. Végezze el mindenki, külön és együtt a maga dolgát.* Ez az egyetlen járható út, amelyen haladva elérhetjük céljainkat.

Bércesi Ferenc brigádvezető irányításával a brigád tagjai forgóváz javítását végzik.

Varga Gyuláné szb. titkárhelyettesnek nem választott tisztségéből eredő kötelezettsége a munkaversennyel és szocialista brigádmozgalommal való foglalkozás, hanem szívügye is. Ezzel ugyan ő nem hivalkodik, de szavain átsugárzik. Jólesik hallgatni:

— Manapság oly gyakori beszédtéma az emberek közönyössége, elfordulása a közösségi ügyektől, a magunkba zárkózás. Igen, így van ez akkor, ha egy társadalmi munkaakciót homályos céllal, rutinból, tessék-lássék alapon szervezünk meg. *Ám, ha konkrét és nemes a cél, mint azt a meghirdetett kommunista műszakok is bizonyítják, ha nem ilyen-olyan piszmogásokra, kapirgálásokra toborzunk, hanem értelmes, hasznos feladatokat tűzünk ki, akkor van munkakedv, van aktivitás, van eredmény.* A múlt esztendőben 85 ezer Ft értékű társadalmi munkát végeztek, elsősorban az 56 szocialista brigádunk tagjai. Hogy konkrét dolgokat is említsek: a vonatkísérők egy-egy műszakban vonattovábbításokat vállaltak; többségükben irodai alkalmazottak elvégezték egy teljes személyszállító szerelvény időszakos nagytakarítását; a műszaki kocsiszolgálat dolgozói felállítottak egy raktárnak szánt konténert, és 200 m hosszban utat aszfaltoztak; a villanyszerelők betonlapokat raktak le a szabadtéri kocsijavító vágányok mellett.

Jó irányban

Mindez a munkaversenymozgalomra is értelmezhető. *Itt is sokkal több, testre szabottabb célprémiumos feladatot kellene kitűzni*, egységenként elkülönítve, meghatározva a várt teljesítményeket. És természetesen, legyen az üzemfőnökség vezetőinek megfelelő, szabad rendelkezésű jutalmazási kerete.

— Milyen tapasztalatokat szereztek a munkahelyi demokrácia érvényesüléséről?

— Az szb-nek 15 tagja van, és 84 bizalmi tartozik hozzánk, 16 főbizalmi köré csoportosítva, tehát „mennyiségében" is tekintélyt érdemlő az információs csatornánk. Nem panaszkodunk, vannak közvetett, de jócskán közvetlen tapasztalataink is. *Összességében a munkahelyi demokrácia szélesedése és elmélyülése jó irányban halad.* A körzeti üzemfőnökség megszervezése óta sok üzemegységben és reszortnál került sor vezetői személycserére és ez a legtöbb helyen a munkahelyi légkör javulását is jelentette egyben. Örömmel nyugtázzuk, hogy azokon az állomásokon és műhelyekben, ahol a vezetők átérzik, hogy ők politikailag is gazdái, felelősei a reájuk bízott területeken dolgozó kollektíváknak, ott jóval kevesebb a probléma, sokkal nyíltabbak az emberek, őszintébb, célzatosabb a bírálat.

— Az üzemszervezési és üzemviteli feladatokat korábban az szb is napirendjére tűzte. Mi volt a cél?

— *A szakszervezetnek is alapvető feladata a vezetők és dolgozók messze menő segítése, de mi némileg túl szerettünk lépni a szokványos „csak eddig" kereteken.* No, nem valamiféle operatív beavatkozásokra gondolok, hanem olyasmire, hogy a gyakoribb eszmecserék, értékelések során, a hozzánk beérkező információs anyag birtokában bizonyára több hasznos tanáccsal tudunk szolgálni az üzemviteli és üzemszervezési munkához. *Ilyen alapon javasoltuk például, hogy önállósítsanak gyakorlati tapasztalatokkal is rendelkező mérnököt üzem- és munkaszervezési munkakörben. De említhetném az anyagcsoport szükségszerű egyesítésére tett javaslatunkat is, szerintünk ez is sürgősen megoldandó feladat.*

Hosszú távon nem járható út

— Mi az álláspontja az szb-nek azokkal a külön szerződésekkel kapcsolatban, amelyeket az üzemfőnökség vezetői a dolgozókkal kötnek a kollektív szerződésben lefektetett túlóráztatásokon túli munkavégzésre?

— Elismerjük ennek a kényszerítő szükségszerűségét. *Tavaly 121 dolgozóval kötöttek ilyen szerződést, némely munkaterületen esetenként és ideiglenes jelleggel. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a mértéktelen túlóráztatás semmiképpen sem lehet tartós megoldás a munkaerőgondokra.* Mert hiába keres havonta közel tízezret egy sarus vagy kocsirendező, ha közben idő előtt felőrlődik fizikai ereje. És mikor élvezze a munkája gyümölcsét, ha folyvást szolgálatban van? Nem! *Hosszú távon ez nem járható út.*

M. Lingval Pál

Ritók Zsigmond targoncavezető munka közben

(Óvári Árpád felvételei)

42 évi szolgálat után

Nyugalomba vonult dr. Horváth Lajos,

EMLÉKALBUM A MUNKATÁRSAKTÓL

Dr. Horváth Lajos, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője az év elején nyugállományba vonult. Ebből az alkalomból első ízben a szombathelyi területi szakszervezeti bizottságon tartottak bensőséges megemlékezést.

A december 29-i találkozón részt vett Szemők Béla, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének a titkára, Biri Sándor és Kapronczai János igazgatóhelyettesek, valamint Fehér István, az igazgatósági pártbizottság titkára.

Hajas Endre, a területi szakszervezeti bizottság titkára a testület és az apparátus nevében köszönt el a vasútigazgatótól. Többek között elmondotta, hogy dr. Horváth Lajos fontos gazdasági, és politikai feladatai mellett nagyon jó kapcsolatot épített ki a szakszervezeti és társadalmi szervezetekkel. Emberi magatartásával, szakmai felkészültségével mindig is példakép volt a vezető és a beosztott vasutasok körében.

Támogatta, értette a mozgalom kezdeményezéseit és erre nevelte munkatársait és beosztottait is.

Dr. Horváth Lajos 1940. szeptember 9-én a Magyar Királyi Államvasutaknál kezdte meg a szolgálatot Ukk állomáson, üzemi segédtisztként. A tisztképző elvégzése után dolgozott Zalaegerszegen, majd a Vasúti Főosztályon. 1953-tól él a vasi megyeszékhelyen. Az igazgatóságon osztályvezető-helyettesként kezdte, utána osztályvezető, 1966-tól az igazgatóság helyettes vezetője, *1974. március 1-től pedig a vasútigazgatói posztot töltötte be.*

Választott tagja volt a városi pártbizottságnak. 1975-től öt éven át az MSZMP Vas megyei párt-végrehajtóbizottságának is tagja volt. 1980-tól a párt megyei fegyelmi bizottságának az elnöke. Számos magas állami kitüntetés birtokosa.

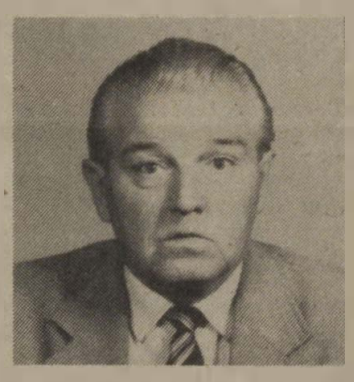
Szemők Béla, a vasutasszervezet elnöksége és titkársága nevében köszönte meg a vasútigazgató eredményes munkáját és kívánt jó pihenést.

Ugyancsak meghitt ünnepség keretében búcsúzott közvetlen környezete dr. Horváth Lajos vasútigazgatótól. Január 6-án a társadalmi és politikai szervek, az osztályok vezetői, azok helyettesei jelenlétében *Pammer László*, a II. osztály vezetője köszönt el volt vezetőjüktől.

Ez alkalommal átadták részére azt a fényképekkel, dokumentumokkal teli albumot, amely helyettesi és igazgatói pályafutását kísérte végig az elért eredmények tükrében. A vaskos kötet tartalmazza azokat a változásokat, amelyek a nyugat-dunántúli vasútigazgatóság életében történtek az elmúlt másfél évtizedben.

Sz. Jakab

A vasút volt a mindene



Hidasi János mozdonyfűtő nagyon szerette a nyolc gyermekét, de a legbüszkébb Tivadar fiára volt, mert egyedül ő választotta apja foglalkozását.

Hidasi Tivadart 1940-ben vették fel a miskolci járműjavítóba lakatostanoncnak. Ott is dolgozott mint mozdonylakatos segéd 1949-ig. *A műhelyből a Miskolc-Tiszai pályaudvarra került*, ahol rövid idő alatt megszerezte az összes szakvizsgát, majd elvégezte a tisztképzőt is. A tisztképző után *Diósgyőr állomásra helyezték.* Volt raktárnok, viszkereső és árupénztáros, majd polgárvédelmi törzsparancsnok is.

A vasút vezetői hamar felfigyeltek a közösség érdekéért sokat dolgozó és mindig szót emelő fiatalemberre és függetlenített funkcióba helyezték. KISZ- és pártvonalon tevékenykedett 17 évig. 1971-ben megbízták a Miskolc-Tiszai pályaudvar kereskedelmi főnökségének vezetésével.

A közösség és a vasút érdekében végzett munkája során nem ismerte az időt és a fáradságot sem. Munkatársai szinte állandóan a munkahelyén találták. Nemegyszer megkérdezték tőle: — Mondd, Tivadar, te mikor pihensz?

Ilyenkor mosolyogva csak annyit mondott: — *Ráérek arra még, láthatjátok, még nősülni sem volt időm.*

Hidasi Tivadart mindenki a munkájának, a hivatásának élő embernek ismerte, olyannak, akinek a vasút volt a mindene. Példamutató munkájáért többször részesült különböző kitüntetésben. Nyugállományba vonulása alkalmából a múlt év november 7-én a *Munka Érdemrend ezüst* fokozatával tüntették ki.

Kisvárdai János

EZ IS A VASÚT...

A menetjegyek árának emelése óta az utazóközönség fokozott figyelemmel kíséri a személyszállítás minőségének változását. A sajtóban, a rádióban és a tv-ben inkább negatív előjelű észrevételek látnak napvilágot e témáról — sajnos, nem alaptalanul. Számtalan vezetői intézkedés, utasítás, a politikai és tömegszervezetek agitációs munkája próbálja segíteni a személyszállítás minőségének javítását, a menetrendszerű közlekedést — több-kevesebb sikerrel.

Egy, ma még ritka jelenségnek voltam részese a közelmúltban a *Savaria expresszen.* Budapestre utazva az otthon elkészített szendvicsek elfogyasztásához készülődtem, amikor a kalauz belépett a fülkébe és udvariasan a jegyeket kérte. A jegyek ellenőrzése, kezelése után jó étvágyat és további jó utazást kívánva távozott a fülkéből. Természetesen a még nem általános dolog nem maradt megjegyzés nélkül:

— *Ilyen is van?* — kérdezi választ sem várva egy középkorú férfi.

— *Igen, ez is a vasút!*

A „személyszállítás minőségének javítása" fogalomba az ilyen és hasonló apróságok is beletartoznak! Ha mindennapossá válnak az ilyen udvarias gesztusok, s mellette tiszták és kellően fűtöttek lesznek a vonatok — mert az említett esetben ezt is el lehetett mondani —, egyre ritkábban halljuk majd: *„csak a jegyek árát tudták megemelni..."*

Márkus Imre
Szombathely

Balatonederics–Badacsonytördemic–Badacsonytomaj

Kis állomások a Balaton északi partján

Naptárt meghazudtoló téli napsugarak zúdulnak a balatonedericsi tájjelleget utánzó állomásépületre. Nagykabátban is jólesik a kései sütkérezés, mialatt a turistatájékoztatót böngészem. Piros jel: Büdöskút—Keszthely, négy óra, huszonöt perc. Zöld jelzés: Sipostorok—Balatongyörök vasúti megálló, három óra huszonöt perc. Messze van mindkettő — állapítom meg — még akkor is, ha eszem ágában sincs nekivágni.

Csönd van idekint és csönd az úr odabent. A forgalmi irodában *Kálóczy Pál* szolgálattevőt találom. Készségesen tájékoztat munkájukról.

— Kétvágányú az állomás — kezdi. — Tízegynéhány évvel ezelőtt még itt rakodott a termelőszövetkezet, gyékény, répaszelet, bor és egyéb mezőgazdasági termékek kerültek a vagonokba. Hetvenkettőben — éppen akkor kerültem a vasúthoz — elvégezték az átépítést, azóta csupán expresszáru- és személyforgalma van Edericsnek. *Ilyentájt a vonatok jószerivel csak a menetrend miatt állnak meg, de szezonban sem hárul ránk elviselhetetlenül nagy nyomás.* Bár a Balaton-partnak számítunk. A községnek nincs külön nevezetessége, így az idegenforgalom is elenyésző.

— Ma már megálló is lehetnénk — folytatja a szolgálattevő. — Ami a kitérővágány szükségességét indokolja, az a vonatok keresztezése, esetenként Tapolca tehermentesítése. *Tizenkét óránként egy forgalmista és egy váltókezelő dolgozik.* A Keszthely felé eső váltót és a jelzőt magam kezelem, a túlsó vége viszont messzire, ötszázötven méterre van, a biztonsági előírások vonóvezetékes rendszerben nem teszik lehetővé a központi állítást.

— *Már napok óta esik* — közli *Somkúti Szilárd* — Badacsonytördemic—Szigliget állomás szolgálattevője. — *Hallottam a Bakonyban hóakadályok is voltak, mi nem láttunk belőle egy pehelynyit sem. De nem is hiányzik, csak gond van vele.* Ezek a váltók igen kényesek, málházó meg éjszakára nincs rendszeresítve. Ha sötétedés után kezd havazni, nekünk kell kimenni tisztogatni. Ha nem bír vele a szolgálattevő, akkor felszalad a faluba a pályafenntartás embereiért. Az idevalósiak be vannak osztva, kire páros, kire páratlan napokon jut a hókészenlét.

Mondhatni, az állomás kizárólag személy, illetve expresszáru-forgalomra rendezkedett be. Teherforgalmunk nincs. Régebben Tördemicen is rakodtak, de az itteni munkákat átirányították Nemesgulácsra, illetve Tapolcára.

— Ami a személyforgalomra jellemző — folytatja Somkuti Szilárd —, az állomás vonzáskörzetébe tartozik Szigliget község, ahol tömegesen sorakoznak az üdülőtelkek. Az összeköttetést minden vonathoz autóbuszok biztosítják. *Pár éve még a gyorsvonatok is megálltak nálunk, ma már többségük átrobog.* Ezt nem panaszként mondom, hiszen ésszerű menetrendszerkesztéssel megoldották, hogy a gyorsokat rövid időn belül követi a helyi személy. Így a távolsági közlekedés utazóideje megrövidült és a közbenső állomások megközelíthetősége is kedvezően alakult.

Problémáinkról is hadd ejtsek néhány szót. Ez a vidék sem bővelkedik személyzetben, *bizony előfordul, hogy hosszúra nyúlnak a szolgálatok. A túlórákat viszont nem fizetik ki, hanem átviszik a következő hónapra.* Ha valamelyikőnknek elintéznivalója akad, csak a kollégája jóindulatára építhet. Én például ma egyik szolgálattevő helyett vagyok itt, holnap nappal jövök...

Badacsonytomajon éppen főnökváltás van. A régi Sümegen lakik, helyben nem kapott szolgálati lakást. Inkább odamegy állomási tartalékosnak. A helybeliek mondják: *a volt felvételi épületből akár három szolgálati lakás is kitellett volna, de a vasút kiadta üdülőnek.* Kicsit későn érkeztem, a leköszönő főnöknek percek múlva indul a vonata, ezért a helyébe lépő *Rákos Csabához* fordulok felvilágosításért. Ő sem idegen, két éve itt szolgál.

— *A mi rendelkezésünk alá tartozik Badacsonyörs, Lábdihegy és Badacsonytördemic* — sorolja az állomásneveket. Az utolsó név hallatán azonban eszembe jut az áthelyezett túlórák miatti panasz. Rögtön rákérdezek. Hogy is van ez?

— *Nem általános, de előfordul. Ehhez tudni kell, hogy a főnöknek úgynevezett göngyölítési joga van, tehát a felmerült túlórák megváltását egy hónappal eltolhatja.* Akkor aztán kiadja szabadnapként, vagy kifizeti. Ez azonban nem vonatkozik a tervezett pihenőnapokon végzett munkára, ami a tárgyhónapban száz százalékkal elszámolásra kerül. *Végeredményben a dolgozók nem károsodnak, ha később is, de mindenképpen megkapják, ami nekik jár.*

— Van igény a túlórákkal járó többletjövedelemre?

— *Határozottan állítom, nincs! A badacsonyi borvidéken mindenkinek van szőlője. Tavasszal metszeni kell, nyáron permetezni. Ősszel meg a szüret igényli a munkaerőt. Elfoglaltságot könnyű találni a vasúton kívül is.*

Később, amikor a főnök elment, *Szabó Iván* szolgálattevővel folytattam a beszélgetést. Negyven évvel ezelőtt, a vérzivataros időkben került Tomajra. Most ő az állomás szakszervezeti bizalmija.

— *Senki nem állítja, hogy becsapnak bennünket a túlórákkal* — mondja. — *Az emberek azért morgolódnak, ha már túlórázni kell, miért nem fizetik ki és miért nem akkor, amikor esedékes, amikor számítanak rá. De voltak ennél nagyobb problémák is, amire sikerült kompromisszumot találni.*

Badacsonytomaj a központi állítású biztosítóberendezésével régóta a korszerű állomások közé számít. Viszont annak idején, amikor még működött a kőbánya, napi százötven kocsit raktunk. Most havi kilencven csúcsteljesítménynek számít. Kő helyett leginkább a pincegazdaság termékeit indítjuk útnak.

Tóth Zoltán

KÖZÚT-VASÚTI KERESZTEZŐDÉSEK

A legfontosabb maga az ember

Állásfoglalások, viták a sorompók biztonságáról

Az óév és az elmúlt esztendők drámai közé tartoznak azok a tragikus kimenetelű balesetek, amelyek a vasúti átjárókban történnek. Közhelyszerű igazság: a vasút zárt pályán — sínen — általában nagy sebességel halad, s e kereszteződéseknél a jelzők a vasparipáknak adnak szabad utat. A baleseteket, szinte kivétel nélkül, a közutakon figyelmetlenül — vagy ami meg rosszabb: a közlekedési szabályokat tudatosan megszegő, fogalmazhatunk úgy is: *alkalmatlan — vezetők okozzák, mégis* ... Ha sok az áldozat (és sajnos nem ritka a tömegszerencsétlenség), a MÁV felelősségét is rendre felemlítik.

Kié a felelősség?

Hogy is állunk e felelősséggel? Az elmúlt hónapokban több fontos fórumon is szóba került a szintbeni út- és vasúti átjárók biztonságának fokozása: *megvitatta szakszervezetünk, a SZOT határozott és összehangolt intézkedéseket igényelve-javasolva fordult a kormány illetékes elnökhelyetteséhez, s interpelláció hangzott el a Parlamentben, az országgyűlés téli ülésszakán.* Mindez érzékletesen tükrözi a társadalom igényét-követelését.

A Vasutasok Szakszervezete titkárságának álláspontja 1982. október 12-én fogalmazódott meg. Elsőként abból idézünk: „... Különösen a tömegközlekedést bonyolító autóbuszbalesetek miatt merült fel a kétség a közvéleményben, hogy a vasúti átjárók jelenlegi biztosítási módja (fénysorompó) nem megfelelő ... *Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a biztonságot fokozó intézkedések ne a közvélemény hangulatán és ötletein alapuljanak, hanem a szakemberek által műszakilag kidolgozott, a közlekedés ergonómiai követelményeit is kielégítő, valamint a nemzetközi közlekedési gyakorlatban már bevált biztonsági módozatokra tekintettel kell dönteni.* A jelenleg hatályos 1980. évi 4. 5, 6-os Tvr-kel csatlakozunk az 1968. évi november 8. napján Bécsben aláírt közúti jelzési egyezményhez ... Kétségtelen tény, hogy különböző műszaki, technikai megoldásokkal a szubjektív tényezők szerepét jelentősen csökkenteni lehet. Kérdés azonban, hogy a jelenlegi gazdasági körülményeink között ez az út mennyire járható. *Különösen fontosnak tartjuk, hogy a tervezett intézkedések és javaslatok egyértelműen a biztonság fokozását, ne pedig a felelősség áthárítását szolgálják.*"

Az érdekeltek részvételével megtartott, vezető szintű megbeszélésen megállapították, hogy az illetékes tárcák eddigi intézkedései segítették a vasúti, közúti kereszteződések közlekedésbiztonságának javítását. Szükséges azonban a teendők jobb összehangolása, az állami, tanácsi szervek jobb együttműködése, a szakszervezetek bevonása és segítése az intézkedések végrehajtásában. *A KPM elrendelte e kereszteződések forgalombiztonságának felülvizsgálatát* — erre novemberben sor került —, s a Belügyminisztérium is intézkedési tervet készített, melyhez csatlakozva a MÁV és a Volán részletes végrehajtási tervet dolgozott ki.

A Parlamentben

... Az országgyűlésben, mint ismeretes, az idei év költségvetéséről vitáztak a képviselők. A forgalombiztonság fontosságát érzékelteti, hogy eközben — a költségvetési vitát követően — hangzott el *dr. Mátay Pál* Fejér megyei képviselő *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszterhez intézett kérdése: milyen további intézkedéseket kíván tenni a tárca és az illetékes vállalatai a közút és a vasút kereszteződésének közlekedési biztonsága érdekében?

Néhány kiragadott részlet a miniszter válaszából:

— *A vasúti és közúti kereszteződések biztonságának fokozására 1975 óta egymilliárd forintot fordítottuk.* Biztosító berendezéseink műszaki színvonalukban és mennyiségükben semmilyen vonatkozásban sem maradnak el az európai szinttől. Az országban 6619 vasúti átjáró van, ebből 1229-en keresztül menetrendszerű autóbuszközlekedés halad. Mind a 1229 sorompót a rendőrkapitányságok, a megyei tanácsok, közlekedési szakembereknek, vasutasoknak szűkebb bizottságai a helyszínen megvizsgálták. Ez a helyszíni szemlesorozat november 30-val végetért. Újólag folyamatba tettük ezeknek a minősítését és ez alapján fogjuk meghatározni, *hogy hol kellenek újabb kiegészítések, hol kell a fénysorompó mellett fizikai gátat is alkalmazni, félsorompót* ... Az úgynevezett belátási, láthatósági viszonyokat is a helyszíni szemlék eldöntik; ahol szükséges — még ha kellemetlen is — fákat is ki fogunk vágni, mert a fák élete nem annyira fontos, mint az embereké.

A belügyminiszter elrendelte a vasúti átjárók fokozott és folyamatos ellenőrzését a közlekedési rend szempontjából. A Belügyminisztériummal közösen korszerűsítjük a gépjárművezető-képzést. Műszaki vonalon rengeteg javaslatot, ötletet kaptunk a lakosság legkülönbözőbb személyiségeitől, hetet közülük — kísérleti stádiumban — már bevezettünk. Útfelfestési és domborzati kiképzési kísérletek is több helyütt vannak. Az ország több helyén beállítottunk fényvisszaverőket, nagyobb felületen is a jelenleginél, és parallelvisszaverőket is egyes autóbuszoknál.

Szárazrét után

A technikai, jogi, hatósági intézkedések nagyon fontosak a biztonság fokozása érdekében, azonban az alapvető kérdést önmagukban nem oldják meg. *Az alapvető, a meghatározóan eldöntő az emberi tényező.* És e téren sajnos azt kell mondanom, hogy kritikus a helyzet. A közlekedési fegyelem, felelősségérzet sokszor szinte érthetetlenül és felfoghatatlanul laza. A halálos baleseteknek a többségét, több mint kilencven százalékát — közötte a tömegszerencsétlenségeket is — emberi hibák, bűnök és mulasztások okozzák. Szinte hihetetlennek tűnő, de mégis valós tények: a fehérvár—szárazréti baleset óta 136 esetben törtek át sorompót, vagy rongáltak meg súlyosan, döntöttek ki fénysorompó-oszlopokat gépjárművek. *Továbbá egy napon 641 vasúti átjáróban megfigyelést végeztünk, 927 gépjármű haladt át a piros jelzésen.* Nem akarok jelzőket keresni ennek a felelőtlenségnek az ecsetelésére. A legfontosabb, leghatékonyabb biztosítóberendezés vagy biztonsági rendszer maga az ember, az, aki vezeti a gépkocsit. Azon kell munkálkodnunk, hogy ezeket az embereket neveljük, közlekedési kultúrájukat, intelligenciájukat fejlesszük.

Ekkor hangzott el: az országgyűlés közlekedési és építési bizottsága tavaszi ülését ennek a témának szenteli. Feltehetőleg másutt is taglalják majd a további tennivalókat, s a közlekedés biztonságáért felelősek érdemben cselekszenek. Mi, vasutasok, e kedvezőtlen kép javításához azzal járulhatunk hozzá, *hogy ahol rajtunk múlik, még kevesebb hibát vétünk, s következetesen betartjuk — egyszersmind betartatjuk — a biztonsági előírásokat.*

— földes —

A keszthelyi főnök átadta a szolgálatot

Rozsnyai László főfelügyelő, Keszthely állomás főnöke, decemberben nyugdíjba ment. A munka dolgos hétköznapjait felváltotta a pihenés időszaka.

— *Hatvanéves vagyok. Eljött az idő, hogy átadjam a helyemet* — mondja.

Rozsnyai László Pápán született. Édesapja 43 évig állította a váltókat a vonatoknak. Testvére és ő felváltva vitték az ebédet. Ilyenkor örültek, ha a sorompót, később a váltókat állíthatták. Szinte már gyerekként megszerették a vasutat.

— Pályamunkásként kerültem a MÁV-hoz — folytatja. — Tizennyolc fillérért dolgoztam óránként. S amikor Csákánydoroszlón a forgalomhoz helyeztek, úgy éreztem: *elértem a célomat.* Sorra megszereztem az előírt szakvizsgákat, majd egymást követték az újabb állomások: *Muraszombat, Tarjánpuszta, Veszprém-külső.* Voltam távírász, kocsifelíró, és forgalmi szolgálattevő. 1945-ben *Celldömölkre* helyeztek tartalékosnak, ezután *Őriszentpéterre* kerültem forgalmi szolgálattevőnek. Szerettem az Őrséget. Gyönyörű vidék, jók és kedvesek ott az emberek. Mégis többre vágytam.

1949-ben oktatótiszti tanfolyamra került. Amikor elvégezte, a szombathelyi igazgatóság politikai osztályának munkatársa lett. Az ellenforradalmat követően Tapolca állomásra került vonalfőnökségi vonalbiztosnak. Újabb tanfolyam következett. Elvégezte az állomásfőnöki tanfolyamot és *1966-ban megbízták Keszthely állomás vezetésével.*

— Első teendőm az állomás rendjének kialakítása volt. Felszámoltuk az, erdőgazdaság rakterületét. A sarat, a fahulladékot összesöpörtük és elhordtuk. Megszüntettük az élőrakodást, a rakodót szétszedtük. A kerítést lemeszeltük. Virágosítottunk, parkosítottunk.

Így alakították fokról fokra az állomás arculatát. Ahol korábban vágómarhákat kötöttek a kerítéshez, ott már rózsalugas gyönyörködtette a szemet. Szétszedték a kocsirendezők embertelen földbunkerét is.

Nem álltak meg félúton. Noha Rozsnyai László látszólag nyugodt alkat, alapvetően türelmetlen is. Valami mindig hajtotta. Először az állomás arculata változott, aztán a szociális körülmények. A négyes fordulót itt vezették be először. Javult a munkahelyi légkör. A dolgozók szívesen jártak szolgálatba. Ez a magyarázata annak, hogy Keszthely állomáson hosszú évek óta nincs létszámhiány.

— *A mi állomásunkon az ország minden rendű és rangú embere megfordul* — mondja. — *Itt van Hévíz, a mozgásszervi betegek európai hírű Mekkája, a híres keszthelyi Helikon Könyvtár, a strand, az üdülők sora.*

Azt vallja, hogy a színvonalas utaztatás az állomáson kezdődik. A tiszta utascsarnok, a sorbanállás nélküli jegyváltás, a pontos tájékoztatás, a tiszta szerelvény nem lehet csak állapot. Ennek folyamatnak kell lennie. Ápolták is ezt a gondolatot mindannyian, és ennek szellemében végezték munkájukat.

Tizennégyszer nyerték el az Élüzem, illetve a Kiváló Szolgálati Hely címet. S miként az állomás, a főnök is sokszoros kiváló dolgozó. A *Közbiztonsági Érdemérem* és a *Haza Szolgálatáért Érdemérem* arany fokozatának a tulajdonosa. Ez utóbbit kétszer is megkapta. Tulajdonosa a Veszprém megyéért jelvény arany fokozatának, a Keszthely városáért emlékplakettnek, a Jubileumi emlékéremnek, és *kétszeres kiváló vasutas.*

— A szakmai és a társadalmi munka számomra egyet jelentett. A kettőt nem választottam el soha. Mindig teljességre törekedtem! Értek csalódások is, de ezekről hamar elfeledkeztem. Ezzel szemben a sikerek mindig ösztönöztek. Másképpen nem élhet az ember. Jó munkatársaim voltak. Öröm volt velük együtt dolgozni.

Rozsnyai László állomásfőnök átadta a szolgálatot. Immár a szűkebb család: *két fia és négy unokája adják magánélete holnapját.* A hévízi lankákon nyújtózkodik egy kis szőlő. Ott is akad tennivaló bőven. Egy nyugalmazott állomásfőnök kalapot emel az arra járóknak.

— *Ő volt a keszthelyi főnök* — mondják ilyenkor, akik ismerték.

Szabó Béla

Selypen befejeződött a cukorrépakampány

Január 9-én a selypi cukorgyárban befejeződött a répa feldolgozása. Összesen 374 818 tonna répát dolgoztak fel, majdnem 25 ezer tonnával többet, mint 1981-ben. A kampány idején az állomás dolgozóinak a munkáját tizenhat vasutas nyugdíjas segítette. Bárcázói és raktárnoki teendőket láttak el. A cukorgyárban a nyugdíjasok kocsirendezőként tevékenykedtek. Helytállásukért a gyár vezetői elismerésüket fejezték ki.

A vasúti átjárók közlekedésbiztonsága

Előadás Debrecenben a KTE helyi szervezetének rendezésében

A Hajdú-Bihar megyei közlekedésbiztonsági hét keretében a Közlekedéstudományi Egyesület debreceni szervezete napirendre tűzte a közút és a vasút szintbeni keresztezéseinek közlekedésbiztonságát. Erről tartott előadást *Erdőhegyi György, a* debreceni igazgatóság osztályvezetője.

Az előadó bevezetőjében emlékeztetett az elmúlt tíz esztendő tragikus eseményeire. A kereszteződésekben történt balesetek következménye: *114 halott, sok sebesült, és pontosan szinte fel sem becsülhető anyagi kár. A balesetek, ütközések elkerülhetők lennének a kevésbé fontos útátjárók megszüntetésével, kétszintű keresztezések kiépítésével és a meglevő keresztezések tökéletes biztosításával.* A kétszintű keresztezések építésének egyelőre pénzügyi akadályai is vannak. Csökkenteni lehet azonban a veszélyhelyzetet jó útburkolatokkal, a vasúti pályára való rálátás biztosításával, valamint a megbízható biztosítóberendezések telepítésével.

Hazánkban 1974-től az útátjárók egyharmadát megszüntették. A megmaradt 6618 vasúti átjáróból 3474 biztosított. A műszaki biztosítottsági arány 44 százalékos. Ez világviszonylatban is kedvező, hiszen az NSZK-ban 49, az USA-ban 20, Japánban pedig 58 százalék.

Az előadás után a magánautósok hallhattak hasznos tanácsokat a vasúti átjárók biztonságos megközelítéséről. Mindezt diaképekkel és helyszíni fényképekkel illusztrálták.

Dobos Péter

Üres szolgálati lakások

Lakásgondokkal küszködő vasutasok panaszolják mostanában, hogy sok szolgálati lakás évekig üresen áll, mert az illetékesek nem utalják azokat ki az arra jogosultaknak.

Selyp állomáson például *Csík Béla* állomásfőnök már 1980-ban nyugdíjba vonult, és elköltözött a községből. Szolgálati lakását azonban nem adta át, mert a MÁV által felkínált összeget kevésnek találta. Peres ügy lett belőle, amelyet az egykori állomásfőnök nyert meg, és a vasútnak fizetnie kellett. A négyszobás lakás azonban ma is üres.

A szomszédos *Apc—Zagyvaszántó* állomás főnöke is elköltözött fél évvel ezelőtt, de szolgálati lakása azóta is zárva. Bizonyára akadna vasutascsalád, amely örömmel birtokba venné!

Néhány évvel ezelőtt Pásztó állomáson is megüresedett a főnöki lakás, de hosszú ideig senkinek sem utalták ki, pedig egy fiatal vasutas házaspár igényelte. Kétévi várakozás után költözhettek csak be.

Vajon kik és miért szabnak ilyen antihumánus, gazdasági szempontból sem méltányolható hosszú türelmi időt?!

Sz. F.

Tudjuk, mégis nehéz lemondani róla

A dohányzás káros szenvedély

„A dohányzás káros az egészségre!" — olvashatjuk a naponta vásárolt cigarettás dobozokon, az újságokban, és hallhatunk erről a témáról a rádióban és a különféle egészségügyi előadásokon is. Tisztában vagyunk szervezetet romboló hatásával, mégis rágyújtunk a bőséges ebéd után, a presszóban, az értekezleten és a szellemi munka közben. Az aktív dohányosok a cigarettázás vélt kedvező hatásaival magyarázzák szenvedélyüket. Segít az álmosság leküzdésében, fokozza az emésztőmirigyek és a belek működését, a hasi erek szűkítésével növeli az agy vérellátását stb.

A valóság azonban ennél sokkal lehangolóbb. Egy amerikai felmérés szerint 100 ezer lakosból egy év alatt a nemdohányzók közül 12,8 ember kap tüdőrákot, az alkalmi dohányosok közül 19,8, a szivarozók közül 13,1, a pipázók közül 38,5 és *a cigarettázók közül 127,2.* A dohányosok veszélyeztetettsége tehát tízszerese a nemdohányzókénak.

Egy erős dohányos szervezetében óránként 0,01-0,02 g nikotin jut be. *A halálos adag ennek háromszorosa: 0,06 g.* A nikotin olyan mértékben rontja a tüdő légmegtartó képességét, hogy a dohányzás elhagyása után 2-3 hónap múlva áll csak helyre az egyensúly. A nikotin és a dohány égésekor keletkező kátrányszármazékok ajak, légcső és tüdőrákkeltő hatását mindenki ismeri. *Nemcsak a dohányzókat fenyegeti azonban veszély, hanem a környezetében levő embereket is.* A dohányzás során kétféle füst keletkezik. Az egyik, amit a dohányzó leszív, majd kifúj. A másik a parázsló cigaretta, szivar vagy pipa füstje, ami közvetlenül kerül a levegőbe. Ez az úgynevezett mellékfüst, amelyben sokkal több a mérgező anyag, mint a főfüstben. A dohányzók többsége ugyanis füstszűrős cigarettát szív. *A levegőben lebegő füst olyan anyagokat tartalmaz, amely megakadályozza a nyálkahártya öntisztulását.* A szennyezés idült hörghurutot is okozhat és a szervezet a rákkeltő anyagokat — Benziprén, Nitrozoamin — sem közömbösíti. Egy füstös helyiségben a nemdohányzó és a dohányos is annyi nitrozoamint szív be, amennyi 35 filteres cigaretta elszívása után jut a szervezetbe.

Az állandó dohányfüstben való tartózkodás a nyálkahártyára, a szemre és a hangszalagokra gyakorolt közvetlen káros hatásán kívül gyengíti a szervezet általános védekezőképességét is. Hajlamosít a korai érelmeszesedésre és lassítja a reflexeket. *A dohányzásról tehát, egészségünk érdekében érdemes lemondani!*

Dr. Horváth Edit

Korszerűsítették a vonatkísérő laktanyát

Jobb körülmények között pihenhet az utazószemélyzet a Déli pályaudvaron

Budapest—Déli pályaudvaron a régi lépcsőházon keresztül lehet megközelíteni a második emeleten található vonatkísérő laktanyát. Belépve, rögtön szembetűnik, hogy jelentős változás ment végbe. Az elmúlt években sok kritika érte ezt a laktanyát, a szobák berendezése, a kopott bútorzat miatt, s a tisztaság is kifogásolható volt.

A nem régen festett szobákban a vaságyak helyett ma heverők találhatók. A helyiségeket, három szoba és a tartózkodó kivételével, szép műanyag padló teszi még otthonosabbá. Egyes helyiségeket átalakítottak, kulturáltabb a W. C. és a fürdő.

Horváth Mária jegyvizsgáló, a szombathelyi telepállomás dolgozója és *Katona Zsuzsa* jegyvizsgáló, a pécsi telepállomás dolgozója elmondta, hogy a laktanyával meg vannak elégedve, habár az éjszaka járó gépek, néha zavarják a pihenését.

A vonatkísérő laktanya felett a harmadik emeleten található a vontatási laktanya, melynek korszerűsítése folyamatosan történik. A vontatási személyzet elhelyezése mellett itt öt szobát alakítottak ki állomási és műszaki dolgozók részére, ideiglenes munkásszállás címén.

A szobákban itt is ágyneműtartós heverők találhatók. Praktikus ruhás szekrény áll a dolgozók rendelkezésére. Nyáron a betűző napfénytől sötétítő függöny védi az éppen pihenő dolgozókat. Étel melegítésére egy közös helyiség áll a rendelkezésre. Aki tudásszomját akarja kielégíteni, az az állomás felvételi épületében található könyvtárból könyvet is tud kölcsönözni.

Az épp otthon tartózkodó *Rosta Csaba* villanyszerelő, hőközpontos dolgozó elmondja, hogy már tizennégy hónapja lakik a laktanyában. Az újjáalakított szobák kényelmesek. *„Az állandó lakók között jó kollektíva kovácsolódott össze."*

VASUTAS BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET

Öt év eredményei a számok tükrében

A Vasutas Biztosító Egyesület 1978-ban tartott rendes közgyűlése változatlanul ragaszkodott az alapításkor kimondott célkitűzéshez: a tagoknak minél többet visszajuttatni szociális segélyek formájában. Ennek a célnak elérése érdekében az egyesület különféle szociális segélyt folyósít. A tagdíjbevételek és a kifizetett segélyek arányát vizsgálva, megállapíthatjuk, *hogy míg öt esztendővel ezelőtt a tagdíjbevételből 8,4 millió forintot juttattak vissza a tagoknak, addig az elmúlt esztendőben már 15 millió forint került visszafizetésre.*

Az öt év eredményeit vizsgálva, különösképpen feltűnő a „nyugalmi" segély céljaira fordított összeg nagyarányú növekedése. Az 1977. évben az egyesület 3,4 millió forintot fordított erre a célra, 1982-ben pedig már 5,5 millió forint segélyt vettek fel az egyesületi tagok nyugalomba vonulásuk alkalmával. Mivel e segély összege a tagsági évek alapján kerül megállapításra, ez a növekedés azt is mutatja, hogy az egyesület tagjai ragaszkodnak tagságukhoz és hűek egyesületükhöz.

Hévizen három éve nyílt meg az egyesület új üdülője, amely színvonalas szolgáltatásaival egyre látogatottabb. Az üdülő a legkorszerűbb elvek szerint épült, minden szobához fürdőszoba és külön erkély tartozik. A beutaltak a legteljesebb elismeréssel nyilatkoznak az elhelyezésről és az ellátásról.

Gondoskodás történt arról is, hogy azok a tagok, akik nem kívánják természetben igénybe venni az üdülést, helyette készpénz megváltásban részesüljenek. Az így kifizetett összeg évről-évre növekszik, miként azoknak az egyesületi tagoknak a száma is, akik díjmentesen vehetik igénybe az üdülést.

A szociális segélyek összegét — az elmúlt öt éves időszakban — az egyesület több ízben emelte, azokat kiterjesztette és bővítette.

Az egyesület választmánya és vezetősége a tervezett, illetve engedélyezett ügyviteli költségeket — takarékos gazdálkodással — nem meríti ki, ennek eredményeként is nagyobb összegek fordíthatók a tagok szociális segélyezésére.

A Vasutas Biztosító Egyesület ma 165 ezer tagot tart nyilván *és 1977-ben 60 millió, 1981-ben pedig már 83,4 millió forint vagyonnal rendelkezett.* így dinamikusan tudta fejleszteni szociális juttatásait.

Az eltelt öt esztendő munkájáról az idén tartandó, tisztújító közgyűlésen ad majd számot az egyesület tevékenységének vezető és irányító szerve: a választmány.

Üdülőpark társadalmi munkában

A vonyarcvashegyi MÁV-üdülő és a helyi tanács ötlete alapján a múlt esztendőben nagyarányú társadalmi munkát végeztek a szombathelyi igazgatóság vasutasai az üdülőhelyen.

Az ötletadók javasolták — ha lehetőség van rá — az üdülő melletti részen a Balaton felé egy parkot létesítsenek. A vasútigazgatóság a vontatási üzemegységeket és a soproni vontatási főnökséget bízta meg a feladattal, illetőleg ezek szocialista brigádjai vállalták a parképítést társadalmi munkában.

Kezdetben a feladat akadályba ütközött. A javasolt térbútorok formatervezése ugyanis számottevő anyagi hátteret igényelt volna. Ezért a munka koordinálásában és irányításában résztvevő IV. osztály *Leonov* szocialista brigádja, ugyancsak társadalmi munkában, elkészítette a terveket.

Az ősz elejére elkészült a 4 hirdetőoszlop, a 2 kerékpártároló, a 10 ülőke, a 15 átbillenthető ülőpad, az 1 postaládatartó, a 10 felirati tábla és a 6 parkvilágítási oszlop lámpatestekkel együtt.

A térbútorok elhelyezését október végén szombaton és vasárnap ötven-ötven vasutas helyezte el a helyszínen.

Az elkészítésben és az elhelyezésben a már említett Leonov brigádon kívül *11 vontatási szocialista brigád 2080 munkaórát dolgozott.* A vasutasok és az üdülők érdekeit, kényelmét egyaránt szolgáló parkra ráfordított önzetlen, ellenszolgáltatás nélküli társadalmi munka értéke 561 ezer forintot tesz ki.

Az akció irányításában *Huszár Jenő*, az MSZEO csoportvezetője és *Horváth Péter*, a IV. osztály fiatal mérnöke jeleskedett.

(jakab)

ARCOK EZÜST KERETBEN

Szeretet nélkül nincs gyógyítás

Dr. Dömmel Márta, a pécsi MÁV Rendelőintézet egykori laboratóriumvezető főorvosa 1969 végén ment nyugdíjba. A Szombathelyen élő, nyolcvanesztendős orvos egyik úttörője volt a cukorbetegség elleni harcnak a MÁV-nál.

— *1937-ben lettem vasúti orvos Pécsett, és azonnal hozzákezdtem egy laboratórium felállításához* — emlékezik a ma is fáradhatatlanul tevékenykedő asszony. — *Nagy lelkesedéssel kezdtem a gyógyító munkát.* Hamarosan elkészült a magam tervezte kémiai fülke bútorzata a pályamesteri szakasz asztalosműhelyében. Német gyártmányú centrifugát is szereztem és kidolgoztam a cukorbetegség megállapításához szükséges rutinvizsgálatok módszerét. Akkor még nem volt KÖJÁL, ezért szükségét éreztem, hogy elvégezzem a közegészségügyi kurzust. A kísérletekhez tengerimalacot is tartottam. A laboratórium a vasúti resti mögötti teremben volt. Nehéz körülmények között végeztem az egészségügyi munkát. *Hamarosan megérlelődött bennem a gondolat, hogy rendszeres szűrővizsgálatokkal eredményesebben lehetne harcolni a cukorbetegség ellen.*

A szűrésre azonban csak úgy kapott engedélyt, ha azt a háromórás rendelési idő alatt el tudja végezni. A vizsgálatokhoz szükséges vért ezért a rendelés megkezdése előtt vette le a betegektől.

— A második világháború alatt sok gondot okozott a gyógyszerhiány — folytatja. — Gyógynövénytablettákkal és egyéb módon gyógyítottuk a betegeket. Az első elismerést a MÁV-kórház igazgató főorvosától kaptam egy előadás után, amelyen a vasúti orvosok a cukorbetegek ellátásáról számoltak be. Én a második felszólaló voltam. A hatezer esetről készített statisztikám alapján számoltam be tapasztalataimról. Nagy elismerést arattam. Ezután minden anyagi és orvosi segítséget megkaptam a további munkámhoz. Később Pécsett is rendeztünk tapasztalatcserét, amelyre szinte az ország minden részéből érkeztek orvosok.

— Milyen körülmények között végezte munkáját a felszabadulás után?

— 1947 nyarán, a Rét utcában megnyílt a pécsi MÁV Rendelőintézet. Ezáltal lényegesen javult a vasutasok egészségügyi ellátása, de az épület hamarosan kicsinek bizonyult. 1954 őszén új, tágas, modern rendelőintézetet kaptunk a Szabadság utcában. Lehetőség nyílt több szakrendelés bevezetésére, és több korszerű orvosi műszerrel is gyarapodtunk. *Özvegy Sándorfiné* személyében kitűnő munkatársat, asszisztenst kaptam.

Özv. Sándorfiné, Mária nővér már szintén nyugdíjas. Így emlékezik a főorvosasszonnyal együtt töltött évekre:

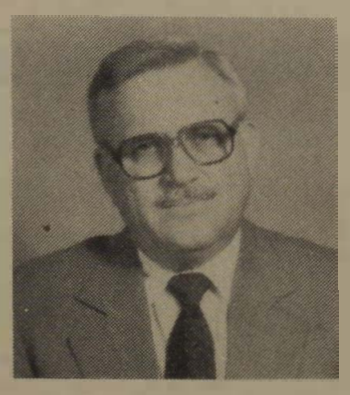
— *Szeretet nélkül nincs gyógyítás!* Minden reggel ezekkel a szavakkal köszönt, amikor belépett a rendelőbe. Sokat és lelkesen dolgozott. A rendelőből a fekvő betegekhez vezetett az útja. Az ő ötlete volt az üzemi vándorfogászat bevezetése is. Minden hónapban más-más szolgálati helyet, üzemet látogatott meg. Ezt a szolgáltatást társadalmi munkában végezte, pedig neki is férje és három gyermeke volt. Gyakran tartott előadásokat a városokban és falvakban. A betegek rajongtak érte.

Dr. Dömmel Márta ma is fáradhatatlanul dolgozik. Dokumentumokat gyűjt a 600. éves Pécsi Tudományegyetem honismereti, történelemtudományi, valamint biológiai és természettudományi anyagához. Ezen kívül ápolja, rendszerezi férje, *dr. Cholnoky László* professzor életművét, szellemi hagyatékát.

Klencz Tiborné

Nyugdíjban a főorvos

Tizenkét évig volt a záhonyiak közegészségügyi és járványügyi felügyelője



Harmincnyolc évi gyógyító munka után a közelmúltban vonult nyugdíjba *dr. Váradi Jenő* főorvos, Záhony közegészségügyi és járványügyi felügyelője. Egészségügyi munkáját Kisvárdán kezdte, majd Mándokon lett körzeti orvos, de egyben ellátta a vasúti pályaorvosi teendőket is.

— *Rövid idő alatt megismertem a vasutasok életét, hiszen sokat jártam Záhonyba is* — emlékezik a főorvos. — *Figyelemmel kísérhettem az átrakó fejlődését, a vasutasoknak sok felvilágosító előadást tartottam.* Az én javaslatomra kapott a záhonyi körzet mentőt, és kezdeményeztem az orvosi rendelő, laboratórium létrehozását is.

A megye vezetőinek javaslatára tiszti orvosi vizsgát tett, majd hat évig az Egészségügyi Minisztériumban dolgozott. Budapestről azonban mindig visszavágyott Szabolcsba. Úgy érezte, hogy neki gyógyítani kell. Hamarosan Nyíregyházára került osztályos főorvosnak, majd ismét Mándokon nyitotta meg rendelőjét.

— Mándokon kívül Eperjeske és Tiszamogyorós is hozzám tartozott — folytatja. — Néha hat községben is helyettesítettem. *Kerékpárral jártam a falvakat 1969-ig. Ekkor neveztek ki főfoglalkozású közegészségügyi és járványügyi felügyelőnek Záhonyba.* Ebben a beosztásban dolgoztam nyugdíjazásomig. Nyíregyházáról jártam naponta a munkahelyemre.

Dr. Váradi Jenő nemcsak kitűnő orvos, hanem aktív közéleti ember is. Tizenöt éve tagja a Hazafias Népfront elnökségének, ezen kívül TIT-előadó és tanácstag. Munkásságát több kitüntetéssel is elismerték. 1981-ben a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.

— Mivel foglalkozik majd a pihenés éveiben?

— Most már lesz időm az unokákkal is foglalkozni, és többet lehetek majd a Császárszálláson lévő telkemen. Ápolom a szőlőt és a gyömölcsöst. Ez jelenti majd az igazi kikapcsolódást, a pihenést.

Szőgyényi Bertalan

A KTE RENDEZÉSÉBEN

Tudományos értekezlet, tapasztalatcserével egybekötve

A KTE budapesti vasútigazgatóságán működő vasútgépészeti szakcsoportja december 15-én tudományos értekezletet tartott a Keleti KÜF vontatási üzemegységében. Ez alkalommal a villamosmozdonyok diagnosztikai vizsgálatának módszere volt a téma.

Czipán László, az üzemfőnök műszaki helyettese a V 43-asok légmotorjainak meghibásodásáról, illetve azok preventív karbantartásáról tartott előadást. Elmondta többek között, hogy ezeket a szerkezeteket ma már biztonságosan csak oszcilloszkópos vizsgálattal lehet beméri. A Keletiben bevezették ezt a módszert, s ennek eredményeként egyharmadára csökkentek a meghibásodások.

Az értekezleten szóba kerültek még a műszeres mérések is. Erről a témáról *Hunor László* csoportvezető-mérnök számolt be a részt vevőknek.

Ezután bemutatták a nemrégen készült hóolvasztó berendezést, amelyet *Lakatos Béla* mérnök irányításával konstruált, illetve készített el a vontatási üzemegység műszaki kollektívája. *A hóolvasztóból eddig hatot készítettek el. Előállítási költségük — mivel hulladék anyagból csinálták — egyenként 150 ezer forint.*

(séra)

A táppénzcsaló

Orvos legyen a talpán, aki Szedlicskó Antal raktárost egészséges embernek nyilvánította volna, amikor hétrét görnyedve belépett a rendelőbe.

Egy ötvenéves ember panaszait az orvos másképpen mérlegeli, mint a fiatalokét, de Szedlicskó nemcsak görnyedezik és jajgat, amikor a rendelőbe lép, hanem lázas is. A 39 fokot mutató hőmérőnek pedig hinni kell.

Szedlicskó leggyakrabban a hasára panaszkodik. Az orvos már végig sem hallgatja, azonnal írja a receptet és diétás étkezést javasol. Legutóbb pedig fontolóra vette a kórházi beutalást is.

— Áh, kedves doktor úr — tiltakozik Szedlicskó —, rendbe jövök én két-három nap alatt, aztán most már igazán ráparancsolok az asszonyra, hogy csak olyan ételeket főzzön, amit a doktor úr javasol.

— Rendben van — mondja az orvos, és páciensét négy napra betegállományba veszi.

Szedlicskó gyakori 3-4 napos betegsége azonban feltűnt a szolgálati hely társadalombiztosítási ellenőrének. A táppénzes fegyelem megszilárdítása érdekében a bizottság úgy határozott, hogy több gyanús beteg ellenőrzéséhez az orvossal együtt vonulnak ki. Így jutottak el Szedlicskó Antal lakására is.

Szedlicskó anyósa azonban idejében megtudta az ellenőrzés hírét és a betegnek még maradt annyi ideje, hogy a kertjéből — ahol ásott — gyorsan beszaladjon a szobába és ruhástól az ágyba bújjon.

— Hogy érzi magát? — kérdezte az orvos.

— Kutyául doktor úr, kutyául. Látja, hogy most is tiszta lucsok rajtam az ing.

— No, üljön csak fel és húzza le magáról azt a lucskos inget. És miért van magán nadrág is?

Szedlicskó megszeppent, de a felesége kisegítette. Azt mondta, hogy W.C.-re kell szaladgálnia, ezért fekszik ingben, nadrágban.

Közben az ellenőr körülnézett a portán és a kertben, aztán megkérdezte:

— Ki ásott az előbb a kertben? Az ásót nem szabad eldobni, mert könnyen balesetet okozhat.

Az asszony és az ember riadtan néztek egymásra. Az ellenőr azonban rájuk ripakodott:

— Azonnal mondják meg az igazat, mert ebből nagy baj lehet!

Az orvos is megkérdezte:

— Mitől volt magának mindig magas láza?

Szedlicskó tekergette a nyakát, majd kibökte:

— Még a katonaságnál tanultam. Ha egy kanál sót bekap az ember, felmegy a láz...

Az orvos majdnem elnevette magát, de recept helyett most jegyzőkönyvet írtak.

A fegyelmi bizottság Szedlicskó Antallal két évre visszamenőleg visszafizettette a táppénzt.

Dávid József

A szerkesztőség postájából

Emberségből jeles

A múlt év november 5-én két kisgyermekemmel *a 405 sz. gyorsvonattal utaztam Hatvanból Budapest-Keleti pályaudvarra.* A Fővárosi Nagycirkuszba igyekeztünk. Sajnos e vonatról a férjem lemaradt, az előre megváltott cirkuszjegyek és a vonatjegyek is nála voltak.

Még jóformán helyet sem foglaltunk a kocsiban, amikor jött a kalauz. Kezemben a pénztárcám, a kedvezményes igazolványaink, s remegő hangon előadom problémámat. A két kisgyermekem kétségbeesetten kérdezi, *most mi lesz, az apukámnál van minden jegyünk.* Én is kíváncsian vártam a fejleményeket. (Ugyanis volt már ilyen esetem, és nem éppen udvarias kioktatásban részesültem.)

De nem ez történt. A fiatal jegyvizsgáló helyzetemet emberségesen mérlegelte, semmiféle kioktatást, sem bírságot nem alkalmazott, sőt további jó utazást kívánt. Mivel a vonat Bp. Keleti pályaudvarig nem állt meg, a lesszállásnál kértem. árulja el a nevét, de erre nem volt hajlandó, jókedvűen szállt át a másik vonatra, s folytatta tovább a szolgálatát.

Kívánom, hogy a MÁV-nak minél több ilyen udvarias dolgozója legyen.

Balázs Józsefné
Hatvan

Szíves vendéglátás az üdülőben

Meg kell, hogy írjam üdülőtásaim nevében, hogy a mátraházi vasutas üdülő vezetősége és személyzete, milyen szíves vendéglátásban részesített bennünket. Érkezésünkkor már részletes felvilágosítást adtak mindenről. *A szíves fogadtatást követte a felszolgáló személyzet udvarias, kedves mosollyal kísért kiszolgálása.* Ugyanilyen kellemes vendéglátás volt a büfében, ahol ha valaki megkérte, még szünnapon is szívesen állt rendelkezésre a kellemes modorú hölgy. Ez a gondoskodás teljes megelégedést váltott ki, minden üdülőtársam körében.

Az idő gyorsan elrepült. Bizonyára az utánunk következő beutaltak is hasonló kellemes érzéssel adták át a stafétabotot.

Hunyadvári László
Pápa

Látogatás a szociális otthonban

Kedves esemény színhelye volt december 13-án a miskolci szociális otthon. A miskolci üzemfőnökség vöröskeresztes szervezetének, vontatási alapszervezetének aktivistái, valamint szocialista brigádtagok látogattak el az idős gondozottakhoz, akik közül 36-an valamikor a vasút dolgozói voltak. E látogatásoknak már szép hagyományai vannak, hiszen évek óta karácsony előtt meglátogatják a vasutas gondozottakat, s uzsonnával megvendégelik őket, majd elbeszélgetnek velük. Így történt ez alkalommal is. *Szücs Istvánné*, a vöröskereszt-alapszervezetének titkára köszöntötte az idős vasutas gondozottakat, majd a Martin-telepi 14-es számú általános iskola kiskórusa, zenekara adott színvonalas műsort *Láda Endre* tanár vezetésével.

Az idős vasutasok meghatottan mondtak köszönetet e látogatásért.

Sepsi Gyula
Miskolc

Takarékoskodjunk ésszerűen

Napokban utaztam Kelebiáról Budapestre és Kiskőrösön felszállt a vonatra az ottani pályamester. Tőle tudom: olyan rendelkezést kaptak, hogy az állagukban lévő 3 darab ZIL-tehergépkocsit benzintakarékosság végett, egy ideig le kell állítani, s bérelni kell helyettük a Volán Vállalattól tehergépkocsit. Ez meg is történt, *csak a bérelt Volán-kocsik is ZIL-ek.*

Kérdezem én, hogy azok a bérelt kocsik, nem a magyar állam benzinjét fogyasztják? Hisz a legutóbbi központi bizottsági határozat is kihangsúlyozza; takarékoskodjunk ésszerűen.

Fodor József
Kelebia

A LEGSZEBB AJÁNDÉK

December 13-án nagy öröm ért. A mátészalkai üzemfőnökségről meglátogatott *Szabó Menyhért* személyzeti csoportvezető, *Gulán Péter* nyugdíjas csoportelnök és *Erdei László* szb-titkár.

Nyugdíjazásom után hazajöttem szülőfalumba, Kispaládra, legutóbbi szolgálati helyem Fehérgyarmat volt. Ez idő óta csupán a MÁV Nyugdíj Hivatallal voltam kapcsolatban. *Ez a látogatás a legszebb ajándék volt számomra a szeretet nagy ünnepe előtt.* Hosszan elbeszélgettünk, megkérdezték, hogy éldegélünk, így szinte úgy érzem, 78. évemben is tagja vagyok a nagy vasúti családnak.

Olajos Károly
MÁV-nyugdíjas
Kispalád

TISZTA ÁLLOMÁS

Veresegyház gondosan ápolt, tiszta állomását sokszor dicsérik az utasok. Nincsenek elhanyagolva a peronok, a várótermek és a WC-helyiségek. Egyetlen kivétel a dohányzó váróterem, ahol az Utasellátó büféje üzemel. Eldobott cigarettacsikkek, gyufaszálak és papírhulladék szegi kedvét az oda betévedő utasnak. Hiába takarítanak óránként, a szeszt kedvelő törzsvendégek nem vigyáznak a rendre.

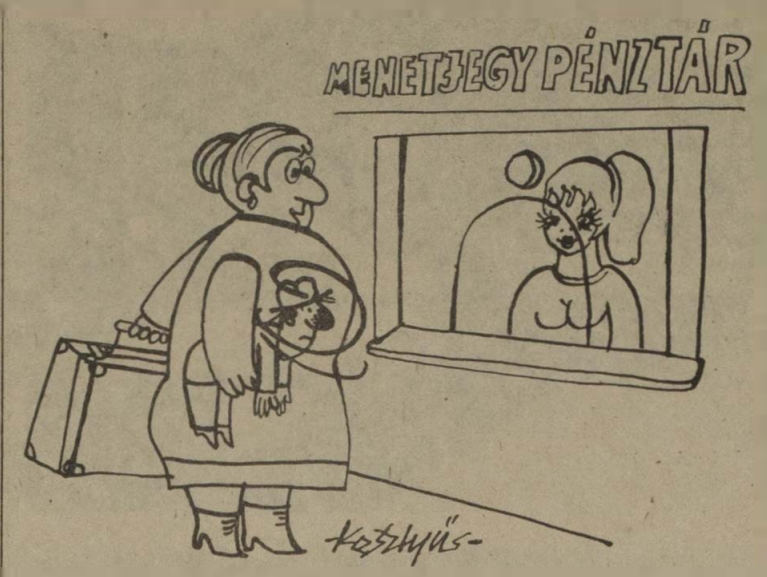
Az állomás dolgozói a rakodótéren és a vágányok között is gyakran takarítanak, sokat tesznek a tiszta munkahelyi környezetért.

Pintér Lajos
Vácrátót

SEGÍTETTEK

A tapolcai szertárfőnökség *Béke* és *Batsányi* szocialista brigádjai gyakran patronálnak idős vasutas nyugdíjasokat. Legutóbb — karácsony előtt — egy Tapolcán élő munkaképtelen idős asszonynak segítettek. Több mázsa tűzifát aprítottak fel, és megígérték, hogy ha szükséges, máskor is szívesen segítenek a ház körüli — nehéz fizikai munkát igénylő — teendők ellátásában.

Bognár Károly
Tapolca



— Nem dohányzóba kéri a helyjegyet, asszonyom?
— Nem! A kijózanítóba. **(Kesztyűs Ferenc rajza)**

Mentsük meg, amíg nem késő

A szerkesztőség segítségét kérem egy ipari „műemlék" érdekében. Állomásunkon ott áll félreállítva *a 3 751 032 sz. mozdony*, melyet a Ganz-MÁVAG a MÁV részére gyártott, mint hegyi pályán jól hasznosítható gőzmozdonyt. Mivel kivonták a forgalomból, a rozsda marja. Még nem késő. Mint más állomásokon, itt is találhatnának módot arra, hogy felújítsák és megőrizzék az utókor számára. Ez a mozdony egész életét itt élte le közöttünk, szolgálva a bakonyvidéki emberek boldogulását. Ezek az emberek bizonyára megbecsüléssel vennék körül. Veszprémben, vagy az zirci állomáson is nagyszerű helye lenne ennek a mozdonynak. Csak nem szabad késlekedni a mozdony felújításával, mert a rozsda előbb-utóbb ezt a műemléket is tönkre teszi.

Kiss László
Veszprém

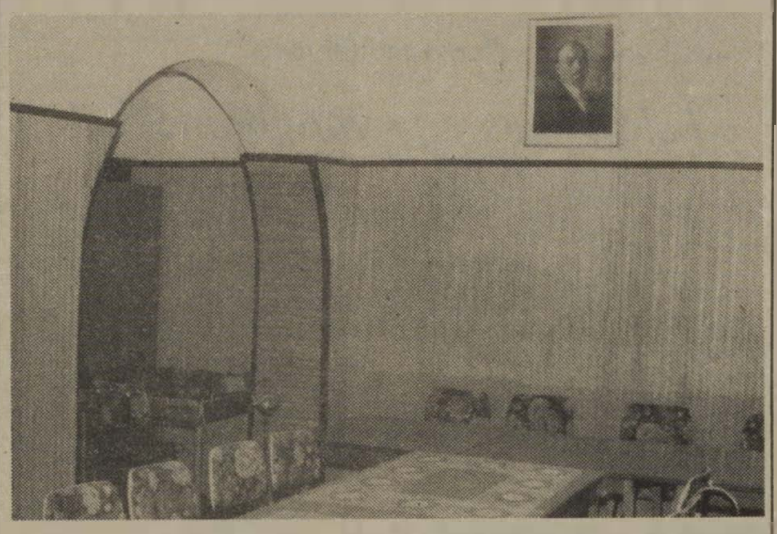
Önkéntes véradók kitüntetése

A miskolci járműjavítóban három arany, nyolc ezüst és tíz bronz fokozatú kitüntetés talált gazdára azon a vöröskeresztes ünnepségen, amelyet december 21-én rendeztek meg az üzem éttermében. *Zsebeházi Ferenc*, a járműjavító pártbizottságának titkára méltatta a helyi mintaszervezet munkájának jelentőségét és az aktivistahálózat áldozatos munkáját.

Ezután *Mádi János*, a Vérellátó Központ igazgató főorvosa köszöntötte a jelenlévőket és adta át elismerését a kiemelkedő eredményekért. A hangulatot szavalat és a férfikórus műsora emelte.

Pál István
Miskolc

Pinceklub társadalmi munkával



Az elmúlt évben az egészségügyi ellátó főnökségen társadalmi munkával pinceklubot létesítettek a Vasútegészségügyi igazgatóság segítségével.

A két helyiségből álló klub kialakításában a főnökség négy szocialista brigádja **összesen 662 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke 53 ezer forint.** A Vasútegészségügyi Igazgatóság több mint 73 ezer forinttal járult hozzá a berendezések megvásárlásához. A klubot ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének.

Barna János
szb-titkár

ŐSZI NAPSUGÁR

MOTTÓ: A MÁV Debreceni Járműjavító Üzemében 485 nyugdíjas vett részt a számukra rendezett találkozón.

Vajon él-e még az egykori munkatárs, jóbarát, akivel együtt évtizedeken át megosztották az élet-, a munka minden nehézségét, örömét?

Ha él, — eljön-e?

Ifjúságunk idején nem várták szerelmüket nagyobb izgalommal, mint most volt munkatársaikat. S ők jöttek a hívó szóra, mert valamennyiüknek kellett már az őszi napsugár, mely találkozásukat beragyogta.

Olvastam valahol, hogy az ember egyik legcsodálatosabb képessége az emlékezőtehetség. Szerintem ennél is több az, hogy el tudja felejteni a mély és fájó sebeket, a rosszat, a gondokat, a bánatot és keserűséget. Marad a szép, a jó, a kedves emlékek tengernyi valósága.

A találkozó óráiban ők is felszálltak az emlékezés tengerének hajóira és visszamentek a múltba, ahol a szegénység gazdagsággá, a bánat örömmé, a reménytelenség reménnyé válik. Zsibongásuk magasra csapott, mint kis iskolások féktelen szilajságát tanúsító hangzavar. Százan, ezerfelé akartak menni, hogy mindent lássanak, hogy mindent halljanak. Ha egy pillanatra is, de lássák a régi munkahelyüket, megsimogassák a rég otthagyott munkapadokat, felfedezzenek esetleg még egy-két régi ismerőst.

Megrakodva a feliidézett kedves emlékek boldogító terhével, hallgatták az szb-titkár köszöntő szavait, az igazgató tájékoztatását, nézték a számukra összeállított kultúrműsort. Amikor a vacsorát követő elbeszélgetésnek véget vetett a könyörtelenül haladó idő, könnytől csillogó szemekkel búcsúztak:

— *Köszönjük a szép órákat. A viszontlátásra!*

mondták.

Akaratomtól függetlenül is arra gondoltam: vajon mindig és mindenben megtesszük-e azt, amivel az élet őszében járó dolgozóink boldog óráinak számát gyarapíthatnánk?

Úgy gondolom, e tekintetben van még tennivalónk. Hiszen egyszer mi is az őszi napsugárra vágyók táborába kerülünk. S mert vannak közöttük és közöttünk is olyanok, akiknek már csak ez a napsugár az éltető eleme, ez oszlatja el a mindent beborító ködöt, ez melegíti fel a hideg valóságot és ez ad erőt, reményt a holnapváráshoz, az élethez.

L. Varga Lajos
MÁV Debreceni Járműjavító Üzem

Az információban kérdezték

Az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben a szakszervezeti bizottságok útján több, a vasutasokat foglalkoztató közérdekű kérdés érkezett a vasutas-szakszervezet központjába. Ezekre az illetékesektől kapott tájékoztatás alapján válaszolunk.

Miért vonnak le több nyugdíjjárulékot attól a dolgozótól, aki saját munkakörében — külön megállapodás alapján — — munkaidő után munkát vállal?

A teljesség kedvéért érdemes megjegyezni, hogy a *Munka Törvénykönyve* nem ad lehetőséget arra, hogy a dolgozó saját munkáltatójánál ugyanabban a munkakörben — munkaidő után, vagy szabad idejében másodállásban munkát vállaljon.

A jogszabály szerint abban az esetben, ha a dolgozó a munkaidejét meghaladóan — a munkáltatóval kötött külön megállapodás alapján — munkakörébe tartozó munkát végez, a túlmunkára vonatkozó szabályok szerinti díjazás illeti meg. Ettől eltérő szabályozás csak az év végi részesedésre és a jutalomra érvényes. *Az év végi részesedés és jutalom után ugyanis a nyugdíjjárulék mértékét a munkabértől elkülönítve — tehát nem progresszív kulcscsal — kell meghatározni.*

Egyébként ez a rendelet a dolgozó szempontjából előnyös, mert a nyugdíjba beszámítható keresetét vagy egy esetleges betegség esetén a táppénz alapjául szolgáló, figyelembe vehető jövedelemalapot növeli.

Miért vonatkozik az adminisztratív létszámstopp a fordulószolgálatban dolgozó személy- és árupénztárosokra?

A közgazdasági és szociálpolitikai osztálytól kapott válasz alapján a foglalkozások egységes osztályozási rendszere az áru- és személypénztárosi munkaköröket a nem fizikai foglalkozások közé sorolja. Ugyanakkor e tevékenység termeléssel összefüggő, vagyis az e munkakörben dolgozók létszámát a termelési feladatoknak megfelelően kell megállapítani. *A szükséges létszám foglalkoztatását adminisztratív intézkedések jelenleg sem korlátozzák, s eddig sem korlátozták.* Az áru- és személypénztárosok foglalkoztatási lehetőségei tehát jelenleg megegyeznek más forgalmi végrehajtó szolgálat nem fizikai munkakörében (például termelésirányítók) foglalkoztatott dolgozókéval.

A MÁV Törzsgárda Szabályzata szerint, ha valaki folyamatos vasúti munkaviszonyban, korkedvezményes munkakörben 25 évet szolgált, megkaphatja a 30 éves törzsgárda-kitüntetést. Megkaphatja-e az elismerést az is, aki a 25 éves szolgálat után más, nem korkedvezményes munkakörbe került?

Több szolgálati helyen tévesen értelmezték a MÁV Törzsgárda Szabályzat III. fejezetének 3 b pontját. Időközben a 104550 1982. MüSZ. A. szám alatt kiadott *„Eljárási rendelkezésekben"* egyértelműen szabályozták az adományozás lehetőségét. Ez alapján, ha a dolgozó a folyamatos vasúti szolgálati időből legalább 25 évet korkedvezményes munkaterületen dolgozott, adományozható részére a 30 éves szolgálati emlékérem.

A feleségek jogán a férjek részére biztosított vasúti utazási kedvezmények érvényesek-e Romániában?

A külföldi vasutakon igénybe vehető kezdvezmények mértékét és az igényjogosultak körét az érintett vasutak közötti megállapodások alapján a C. 52. sz. Menetkedvezményi Utasítás tartalmazza. *Tekintettel arra, hogy a Román Államvasutak a feleségek jogán a velük együtt utazó férjek részére a kedvezményt nem biztosítják, így azokat a MÁV nem is szolgáltatja ki.*

1983-ban csökkentik-e a vasutas dolgozók és családtagjaik vasúti menetkedvezményét?

A *MÁV Értesítő* 1982. évi 33. számában megjelent 108397 1982. sz. utasítás 6. pontja szerint az arcképes igazolványokra biztosított kedvezmények mértéke *1983-ban is az előző évihez azonosan került meghatározásra.* A vasutas dolgozókat, nyugdíjasokat, illetve ezek igényjogosult családtagjait a 13 1982. (XII. 27.) számú KPM-rendelet szerint az 1983. január 1-től életbe lépett belföldi vasúti utazási kedvezményváltozások sem érintik.

Nyugdíjasklub alakult a szombathelyi járműjavítóban

A január 10-i alakuló ülésen közel 200 nyugdíjasunk jelent meg. *Kovács Lajos* szb-titkár meleg hangú bevezetője után, *Baranyai László* igazgató ismertette az üzem vezetőinek elképzeléseit a klub működésével kapcsolatban. A nyugdíjasok közül többen hozzászóltak, javaslatokkal segítették az indulást.

Az alakuló ülés 7 tagú klubvezetőséget választott, melynek 4 nyugdíjas és 3 üzemi dolgozó a tagja. *Mintegy 150 fő kívánja rendszeresen látogatni a klubot.* A vidéki nyugdíjasok is részt vesznek a klub munkájában, de az utazás körülményessége nem teszi lehetővé számukra a rendszeres látogatást.

A klub a jövőben minden héten hétfőn 14 órától áll, a tagok rendelkezésére. A következő foglalkozások témáit a tagság javaslatai, igényei szerint állítják össze. A nyugdíjasklubot segíti az üzem szocialista brigádklubja, melynek 1983. évi programjába több, a nyugdíjasokkal közösen megvalósítandó program is szerepel.

Márkus Imre
Szombathely

A klub létrehozását minden felszólaló helyeselte

KITÜNTETÉS

Honvédelmi munkáért

A fegyveres erők napja alkalmából vezérigazgatói dicséretet kapott *Bella Csaba*, a celldömölki személypályaudvar vezető kocsivizsgálója. Az elismerést, hosszú évek óta végzett eredményes honvédelmi felkészítő munkájával érdemelte ki.

— Mióta vasutas? — kérdezem.

— *Itt kezdtem 1953-ban lakatostanulóként. Később kocsilakatos lettem a vontatási főnökségen. Negyedszázada vagyok kocsivizsgáló.*

Bella Csaba 1966-tól szocialista brigádtag. Hat éve a kocsivizsgálók *dr. Münnich Ferenc* brigádjának a vezetője.

— *Kollektívánk egy alkalommal a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést is megkapta* — folytatja. — *Sok társadalmi munkát végzünk a város közintézményeinél: bölcsődékben, iskolákban.* Mi készítettük a ligeti közlekedési park autópályáját is. A zánkai úttörővárosban a múzeumvasutat hoztuk rendbe. Ezen kívül patronáljuk a celldömölki öregek napközi otthonát.

Az év végén 15 OPW-vagon javítását végeztük el terven felül. 40 személy- és teherkocsi súrlódóalkatrészeinek a kenését is többletként vállaltuk.

Bella Csaba kiváló dolgozó. Járt kéthetes jutalomúton a Szovjetunióban. Megkapta az Érdemes társadalmi munkás kitüntetést. A brigádnak a Hazafias Népfront, valamint Vas megye tanácsa társadalmi munkáért plakettet és elismerő oklevelet is adományozott.

Sz. Jakab István

Vasutas élsportolók fogadása

Január 12-én, a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében a vasút és a Vasutasok Szakszervezete vezetői fogadták, az 1982-ben nemzetközileg is kiemelkedő eredményt elért vasutas élsportolókat és szakvezetőket.

A megjelenteket *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője üdvözölte, majd röviden értékelte a vasutas sportegyesületek elmúlt évi munkáját és ismertette a Los Angeles-i olimpiára való felkészülés helyzetét. Elmondta, hogy a bázisszervek a nehezedő gazdasági körülmények ellenére is mindent megtesznek annak érdekében, hogy a nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő eredményt elérő vasutas élsportolók részére biztosítsák a nyugodt felkészülés feltételeit.

Dr. Balázs Ákos értékelése után *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes adott át jutalmakat a megjelent mintegy 120 élsportoló és szakvezetőnek.

A vasút vezetői nevében Gulyás János vezérigazgató-helyettes köszönti a vasutassport reprezentánsait. (Zelman Ferenc felvételei)

MHSZ-élet Kecskeméten

A *kecskeméti vasúti csomóponton* 1963-ban alakult meg az MHSZ-klub. A kezdeti időszakban a megyei, városi MHSZ-szervezetek iránymutatásával, elvi és módszerbeni segítségével vette kezdetét a honvédelmi nevelő munka. Legfőbb feladatként a tartalékos tisztek, tiszthelyettesek utóképzését jelölték meg.

A hetvenes évek végén helyileg is bővült a klub szervezeti élete. Ennek keretében a tartalékos klub átalakult honvédelmi klubbá, melynek a szervezésében a tartalékosszakosztály mellett, lövészszakosztály is működik. A klub vezetősége, a honvédelmi feladatok mellett, figyelemmel volt a honvédelmi lövész- és tömegsport szervezésére is. A rendezvényeket többségben önállóan szervezte a klub vezetősége. Az önálló rendezvények mellett gyakoriak voltak, az úgynevezett kapcsolódó sportrendezvények is.

A kötelező honvédelmi és az iskolai honvédelmi oktatás segítése a pályára irányítás, a tartalékos tisztek, tiszthelyettesek önkéntes fegyvernemi, illetve tájékoztató oktatása szervezetten folyik. A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságával és csomóponti KISZ-bizottságával, valamint a *Jedlik Ányos* és a *Petőfi* szocialista brigádokkal együttműködési megállapodást kötöttek.

Ambrus Katalin

Munkahelyén, a villamosműhelyben

Találkozás egy világbajnokkal

Hajdú Gyulával, a Miskolci VSC 1982. évi kenu-világbajnokával munkahelyén, a miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének villamosműhelyében találkoztam. Sportpályafutásáról, terveiről beszélgettünk.

— *1971-ben jelentkeztem az MVSC kajak-szakosztályába* — mondja. — Keményen, kitartóan edzettünk és az áldozatvállalás végül sikerrel járt. 1975-ben egyéniben az IBV-én a 3., 1977-ben a VB-n 4., és 1978-ban, szintén a VB-n a 2. helyezett lettem.

Az 1981-es VB-n kenu párosban csak a 6. lett, de az 1982-es esztendő meghozta az igazi nagy sikert. A belgrádi világbajnokságon a kenu kettesben aranyérmet szerzett.

— A májusban kezdődött edzőtáborozáson a szakvezetőkkel együtt úgy döntöttünk, hogy *Sarusi Kiss Istvánnal*, az MTK-VM versenyzőjével együtt indulunk. Ez a választás szerencsés volt, hiszen a kenu kettes ezerméteres számában világbajnokságot nyertünk. Felemelő érzés volt a dobogó legmagasabb fokán hallgatni a magyar himnuszt. Hazaérkezésem után a sportrajongók százai gratuláltak.

Hajdú Gyula autószerelőként 1974-ben került a miskolci vontatási főnökségre. A villamos javító műhelyben a munkatársak és a vezetők megszerették a szerény fiatalembert. A világbajnokság idején valamennyien a képernyő előtt szurkoltak. Mindennap négy órát dolgozik a munkahelyén.

— Mik a további tervei?

— *Jelenleg a villamosipari szakközépiskola esti tagozatának hallgatója vagyok. Szeretném megszerezni a technikusi minősítést. Huszonöt éves vagyok. Még két-három évig az élvonalban akarok maradni.*

Egyetlen gondja van. Feleségével és kétéves kisfiával együtt másfél szobás lakásban lakik. Vágya egy kétszobás lakás, de eddig a miskolci tanács még nem segített a kiváló sportembernek. Reméljük, hogy az újesztendőben ez a kívánsága is teljesül!

Sepsi

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A MÁV tevékenységének meghatározása. (Folytatása a 39. függőlegesben.) 13. Hunor testvére. 14. Marslakó. 15. Idegen női név. 16. Műsorszórás. 17. Nagy mélyedés karsztvidéken. 19. Kóros elváltozás. 20. A-val az ég kékje. 21. Régi űrmérték. 22. Város az NSZK-ban. 23. N. V. É. 24. Mesehős. 26. Fényes textilanyag. 29. Járat szélei. 30. A hét vezér egyike. 32. Menyasszony. 33. Bizony, régiesen. 35. Déligyümölcs. 37. A gótika francia elnevezése. 39. Ilyen kivitelező is van. 41. A széle. 42. Rangjelző. 43. Szőnyegfajta. 44. Eke része. 45. . . . típus, öröklődési rendszer. 47. Kerület rövidítése. 48. . . . garcha, hatalmaskodó. 49. S a többi. 50. Falu, németül. 52. Vaspálya. 54. Vigyáz, de fordítva. 55. Árpád apja. 57. Horony. 58. Elnagyolva mond el. 59. Római 55. 60. Heves megyei község. 62. Testrész. 63. A hő mennyiségének egysége. 66. Visszahatás, ellenhatás.

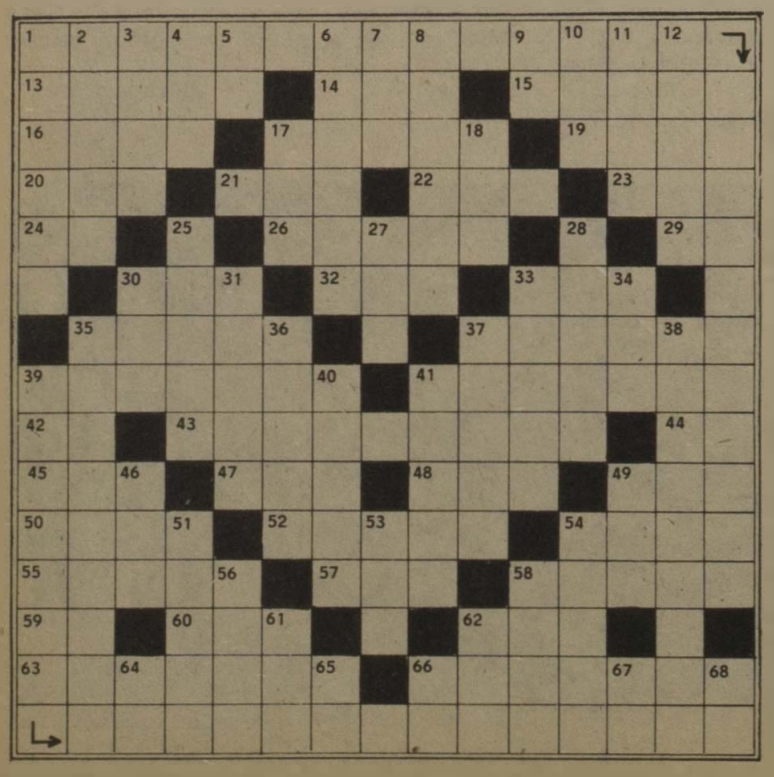
Függőleges: 1. Harcias, férfias nő. 2. Európai főváros. 3. Kutyafajta. 4. A leves is lehet ilyen. 5. A pokolban is az. 6. Hangszer. 7. Baskíria fővárosa. 8. A jón oszlopfő csiga alakú díszítése. 9. Róma egynemű betűi. 10. Német névelő. 11. Női név. 12. . . . Gagarin (vissza). 17. Község Zalában. 18. Női hang. 25. . . . Edouard (1832—1883) francia festő. 27. A fej része. 28. Biri ikerszava. 30. Tanulmány. 31. Kis helység Baranya megyében. 33. Betűpótlással műanyag. 34. Latin üdvözlés. 35. Nem üt el a színe a tájtól. 36. A Bug mellékfolyója (ék. fel.). 37. Drágakő tárgyraggal. 38. A szem fénytörési hibája. 40. Színésznő (Lenke). 41. Ütőkártya (francia). 46. Szegény, németül. 49. C-vel énekesmadár. 51. A legfelső . . . , legmagasabban. 53. Halkan mond. 54. Cella. 56. Női név. 58. Dél-afrikai folyó. 61. Alga, szélek nélkül. 62. Főzeléknövény. 64. Igavonó állat. 65. Arany szélei. 66. Tetejére. 67. Római 150. 68. Országos Tervhivatal.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 39. függőleges.

Beküldési határidő: 1983. február 10. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szolgáltatás versenyképessége. Az automatizálás növelése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 25—26. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dér Lászlóné, Badacsonytomaj, Táncsics u. 3.; Sinkó László, Szombathely, Petőfi S. u. 41.; Kokes Róza, Báránd, Nagy Lajos u. 31.; Szabó Ferenc, Kiskőrös, Attila u. 4.; Kajtár Józsefné, Szombathely, Őrség u. 4.



HÍREK

— **Találkozó.** A budapesti igazgatóságon már hagyománya van annak, hogy az év elején köszöntik azokat a dolgozókat, akik az előző esztendőben vonultak nyugdíjba. Az idén, január 10-én került sor erre a találkozóra, amelyen megjelent Tongori Imre vasútigazgató is. Köszöntötte a huszonkét meghívott vendéget, majd több évtizedes munkásságuk elismeréseként valamennyiüket igazgatói dicséretben részesítette.

— **Túlteljesítették a tervet.** A miskolci járműjavító üzemben az elmúlt esztendőben több mint ötezer teherkocsit javítottak, amely százzal több a tervezettnél. Növekedett a termelékenység, és a dolgozók a kocsik átfutási idejét több mint hat százalékkal csökkentették.

— **Gőzmozdony — ajándékba.** A pécsi igazgatóság egy 1911-ben készült gőzmozdonyt ajándékozott Siófok városának. A mozdonyt, amely 1980-ig vett részt a forgalomban, a kaposvári vontatási főnökség Ságvári Endre szocialista brigádja hozta rendbe. A muzeális értékű gőzöst a siófoki vasútállomás KISZ-szervezete vette birtokába, és vállalta további gondozását.

— **Műsoros délután.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a nyugdíjas-klub tagjai részére műsoros délutánt rendeztek. A zákánytelepi vegyes kar Somogyi, Kodály és Bárdos népdalokat énekelt dr. Ujpál Kálmánné vezényletével.

— **Fásítás.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség Helikon és Korvin Ottó szocialista brigádja minden évben részt vesz Tapolca város fásításában. A városi tanács kérésére tavaly is több fát ültettek el.

— **Tatarozták a klubot.** A bátaszéki üzemfőnökség szakszervezeti bizottságához tartozó vasutasklub tatarozására 324 ezer forintot költöttek. A munkálatok decemberben fejeződtek be, és két hét múlva átadták a vasutasoknak.

— **Népszerű könyvtár.** Hatvan állomás fiókkönyvtárának tavaly 5300 látogatója és 480 nyilvántartott kölcsönzője volt. A könyvtár száz kötettel gyarapodott. A helyiségben gyakran rendeznek brigád- és KISZ-összejöveteleket, valamint író—olvasó találkozókat.

— **Kiváló szakasz.** Január 14-én Hatvanban ünnepi munkásgyűlést rendeztek, amelyen értékelték a szocialista versenymozgalmat. Az egység legjobb szakasza címet a körzeti üzemfőnökség munkásőrszakasza nyerte el a vándorzászlóval együtt. Parancsnoka, Somogyi László, Kiváló parancsnok kitüntetésben részesült. Kelemen József Kiváló munkásőr kitüntetést kapott.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A bátaszéki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas-találkozót rendezett, amelyen 170-en jelentek meg. A találkozót Nagy Árpád szb-titkár nyitotta meg, majd Csendes Gyula üzemfőnök mondott beszédet. Ezután a dolgozók által felajánlott, kommunista műszakok bevételéből segélyt adtak az arra rászoruló nyugdíjasoknak.

FELVÉTEL

A MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal házi nyomdája offset gépmestert keres felvételre. Jelentkezés: Budapest VI., Népköztársaság útja 73—75., fsz. 6. Bérezés megegyezés szerint.

HALÁLOZÁS

December 25-én, 67 éves korában váratlanul elhunyt Simon László nyugdíjas, a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem volt szb-titkára.

1945-től 1975-ig dolgozott a járműjavítóban. A háború éveiben harcolt a szovjet hadseregben, tagja volt a budai önkéntes ezrednek és a Magyar Antifasiszták és Ellenállók Szövetségének. Munkássága során számos gazdasági és politikai beosztást töltött be. Öt éven keresztül volt a Vasutasok Szakszervezetének politikai munkatársa, majd üzemi pb-titkár, munkásőr, s 1962-től nyugdíjazásáig az üzem szb-titkáraként dolgozott. Jó munkája elismeréseként öt alkalommal Kiváló Dolgozó, Érdemes Vasutas, Szakszervezeti Munkáért ezüst és arany fokozat, Munka Érdemérem kitüntetésben részesült.

Temetése január 24-én 14 órakor volt a Rákospalotai temetőben.

Köszönetnyilvánítás

Mindazoknak, akik szeretett férjem, édesapánk, Rácz Kálmán mérnök főtanácsos elhunyta alkalmából (1982. december 23.) részvétüket nyilvánították, ezúton is köszönetet mondunk.

A gyászoló család

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest. VI. Lehel út 1-ben lévő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egyszobásra, lehetőleg Zuglóban. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest, XIV., Pakál u. 51. sz. II. 2. Orosz János

Elcserélném két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, hasonló nívójú tanácsi, vagy szövetkezeti lakásra, a Déli-pályaudvar közelében, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—21 óra között, a 356-262 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, konyha komfortos, kertes, és mellékhelyiségekkel, MÁV-bérlakásomat egy vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet este 18-tól 21 óráig a 333-781 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra, Budapest belső területén. Érdeklődni telefonon: 696-825.

Elcserélném Budapest XV. ker. Rákos úti egy plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, világos nagy konyhás, nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 50 négyzetméteres, másfél- kétszobásra a XI. kerületben, lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet, a 156-523 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat, egy szoba hallos, vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi bérlakásra, igényjogosult vasúti dolgozóval. Érdeklődni lehet, este 6 óra után, a 151-288 telefonszámon.

Elcserélném budapesti másfél szobás, összkomfortos tanácsi főbérleti lakásomat nagyobbra. MÁV-bérlakás is lehetséges. Érdeklődni a 228-842 telefonszámon. Árvainé.

Elcserélném Ács állomáson lévő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből áll, egy zárt veteményes kert tartozik hozzá — Budapesthez közelebb, bármely fővonalon, vagy Budapesten lévő másfél- vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács, vasutállomás, felvételi épület 2941.

Elcserélném Budapest, Déli-pályaudvarnál lévő egy szoba komfortos, 48 négyzetméteres, II. emeleti utcai, telefonos MÁV-bérlakást, és Zuglóban a Filmgyárnál egy komfortos I. emeleti, utcai telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (a MÁV-házban lévő lakás cserepartnere csakis MÁV-dolgozó lehet), egy 75 négyzetméteres kétszobás, különbejáratú, komfortos, telefonos, tanácsi bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), lehetőleg a Magyar Filmgyártó Vállalat XIV., Lumumba u. 174. sz. központja közelében Érdeklődni: este 6 után a 630-194 telefonszámon: Nagy Géza.

Elcserélném két és fél szoba, plusz étkező, 67 négyzetméteres, komfortos, zöldövezetben lévő földszintes rákospalotai MÁV-bérlakásomat Budapest környékire, vagy vízparthoz közeli lakóházas ingatlanra. Érdeklődni lehet, a 10-91 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, IV., ker. József Attila u 85., földszint 3. alatti két szoba, konyhás, fürdőszobás, éléskamra, komfortos, 36 négyzetméteres tanácsi lakásomat, kétszobás, fürdőszobás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásra, a VI., VII., XV. kerületben.

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:
dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—261. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1983. FEBRUÁR 7.

Elment az utolsó répavonat

A *szegedi igazgatóság területén* január 20-án az utóbbi évek leghosszabb cukorrépakampánya fejeződött be. E napon indították útnak Lökösházáról Sarkadra az utolsó, 31 kocsiból álló répavonatot. A most lezárult kampány abban a tekintetben is eltért a korábbiaktól, hogy ilyen nagy mennyiségű cukorrépát eddig még nem fuvaroztak vasúton a Dél-Alföldön.

A szezon kezdetétől, vagyis szeptember elsejétől 34 ezer 816 vasúti kocsiban *1 millió 308 ezer tonna cukorrépát fuvaroztak a gyárakba, közel 190 ezer tonnával többet, mint egy évvel korábban!* Szolnokra 284 ezer tonnát, az igazgatóság területén levő gyárak közül Sarkadra 348 ezer, míg Mezőhegyesre 145 ezer tonnát fuvaroztak, de jelentős mennyiségben küldtek Hatvanba, Szerencsre, Sárvárra és Kabára is. Az idei szezonban első alkalommal az ország határain túlra is szállítottak cukorrépát a szegedi vasutasok. Székkutas és Orosháza állomásokról a szomszédos Jugoszláviába 60 ezer tonna répát továbbítottak, amit a zentai és a cservenkai gyárakban dolgoztak fel. Az igazgatóság a gyárakba fuvarozott répa 65-70 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbította.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

A pécsi vasútigazgatóság munkavédelmi minősítése

A vasutas-szakszervezet elnöksége január 20-i ülésén tárgyalta a MÁV Pécsi Igazgatóság munkavédelmi minősítéséről szóló előterjesztést a munkavédelmi felügyelőség vizsgálata alapján.

A minősítő ellenőrzésre a múlt év november 15. és december 20-a között került sor. Részletes program alapján, 17 külszolgálati főnökségen, függetlenített és társadalmi munkavédelmi felügyelők egész serege vizsgálta a munkahelyek termelőeszközök, munkafolyamatok munkavédelmi, egészségvédelmi és környezetvédelmi helyzetét. Ezen túlmenően részletesen vizsgálták a munkavédelmi eljárások körébe tartozó kérdéseket, mint például az üzemi balesetek alakulását, azok kiváltó okait, a bejelentési, a kivizsgálási előírások betartását, a munkavédelmi oktatást.

A munkavédelmi minősítő vizsgálati megállapítások alapján a pécsi vasútigazgatóság munkabiztonsági helyzete, a tevékenység színvonala a következőkben foglalható össze.

Az üzemi baleseti helyzet alakulása, elsősorban az 1000 főre eső balesetek alapján, legjobb a vasútigazgatóságok között. Pedig a vizsgálat nem hagyta figyelmen kívül azt sem, hogy az 1000 főre eső balesetek száma évről évre emelkedik. Kedvezőek a tapasztalatok a vezérigazgatóság által elrendelt állóhelyzetű járműkapcsolási technológia bevezetéséről. Ezt az igazgatóság négy üzemfőnökségén alkalmaznák. E tevékenységhez kapcsolódó technológiai folyamatoknál a biztonsági fegyelem megfelelő.

Nem ilyen kedvező a kép a dolgozók egyéni védőfelszerelés ellátása területén, annak ellenére, hogy a viselési fegyelem elfogadható. *Hiányosság, hogy a védőfelszerelési ellátást elsősorban anyaggazdálkodási feladatként kezelik, a munkavédelmi összefüggések háttérbe szorulnak.* A beszerzéseknél a folyamatos fogyás, illetve az elhasználódás a meghatározó. Megalapozott, a munkavédelmi szervekkel egyeztetett védőfelszerelési ellátási terv nem készül. Az egyéni védőeszközök kiszolgálása nem folyamatos, vételezésre csak a kijelölt napokon, s meghatározott időszakban van lehetőség.

Az egyéni védőeszközök tisztítása, karbantartása nincs megoldva, ezért jelenleg a selejtezési gyakorlat a jellemző, ami gazdasági és gazdálkodási szempontból is kifogásolható. A munkavédelmi szabályozás, a technológiai utasítások, az időszakos vizsgálati rendek kidolgozása jól halad. Vannak hiányosságok is. Az érintésvédelmi vizsgálatok elvégzésére kialakított szervezet nem rendelkezik megfelelő kapacitással, s így a felülvizsgálatok egy része elmarad. A teherkötöző és függesztő eszközök időszakos vizsgálatainál eltérnek az 1549—80. MÁVSZ előírásaitól.

Kedvező az alkalmazás és foglalkoztatás egészségügyi feltételeinek biztosítása, az üzemi balesetek bejelentése, ügykezelési eljárási rendje. Nem volt ilyen egyértelműen pozitív a kép a munkavédelmi szemlék eredményességéről, munkabiztonságra gyakorolt hatásáról. *Különösen a szolgálati főnökök által vezetett szemlék hatékonysága kifogásolható.* Ennek egyik oka, hogy a szemlék nem terjednek ki a munkakörülményi állapotok, a biztonságos munkavégzés feltételeinek átfogó ellenőrzésére. Gyakori, hogy a szemléken csak kisebb állaghibákat — beázás, festés, mázolás, törött ablakok —, állapítanak meg. *Elmarad a gépek, berendezések, a vasútüzem technikai, technológiai elemeinek ellenőrzése.* A munkavédelmi szemlék során feltárt hiányosságok mintegy 15-25 százalékát határidőre nem számolják fel.

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a vasútigazgatóság munkavédelmi helyzetét és tevékenységét több pozitív és előremutató vonás jellemzi. Az előterjesztést megalapozó szervezeti egységek minősítéseit figyelembe véve a pécsi vasútigazgatóság munkavédelmi helyzetét és tevékenységét *az elnökség jónak értékelte.* Határozatában felkérte a vasútigazgatóság vezetőjét, hogy a munkavédelmi minősítések során feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében *tegye meg a szükséges intézkedést és következetesen kérje számon a végrehajtást.* Az elnökség felhívta a pécsi területi szakszervezeti bizottság figyelmét arra, hogy a munkavédelmi minősítő vizsgálatok során feltárt hiányosságok, mulasztások felszámolását segítsék elő. Lépjenek fel határozottabban a munkavédelmi intézkedési tervek, munkavédelmi szemlék tartalmi követelményeinek javítása érdekében.

Az elnökség nagyra értékelte a munkavédelmi felügyelőségnek ezt a vállalkozását, s egyben elismerését és köszönetét fejezte ki mindazoknak, akik a vizsgálatot végezték, illetve abban közreműködtek.

Az elnökség ezután megvitatta és elfogadta a Vasutasok Szakszervezete kádermunkája értékeléséről, a vasutas sportegyesületek olimpiai felkészülésének tapasztalatairól és a további feladatokról készült előterjesztést. Ugyancsak elfogadta a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság 1983 első félévi munkatervét.

Budapesti igazgatóság

Tájékoztatták az üzemfőnököket

A budapesti igazgatóságon január 18-án értekezletet tartottak a körzeti üzemfőnökségek gazdasági és politikai vezetői részére. A tanácskozást *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Tongori Imre* vasútigazgató tájékoztatta a részvevőket az igazgatóság elmúlt évi eredményeiről és az idei tervekről.

A szállítási teljesítményt értékelve az igazgató elmondotta, hogy az elmúlt év első nyolc hónapjában rapszodikus volt a szállítás. Mintegy kétmillió tonnával maradtak el a tervtől.

Az igazgató felhívta a figyelmet az energiatakarékosság fontosságára is. A műszaki vezetők törekedjenek a gázolajfogyasztás csökkentésére és az egyéb energiahordozók takarékosabb felhasználására. Munkavédelmi és szociális fejlesztésre az idén 394 millió 889 ezer forintot költenek. Ebből 15 millió 380 ezret a Nyugati pályaudvar öltözőinek és mosdóinak korszerűsítésére használnak fel.

Tongori Imre ismertette az idei terveket is.

1983-ban 31,7 millió tonna áru elfuvarozása vár az igazgatóság dolgozóira. Ennek érdekében tervszerűbbé kell tenni a fuvarozásszervezést, a piackutatást, és növelni kell az irányvonatok, a konténerek számát. **(séra)**

EZ ÉV MÁJUSÁBAN ÖSSZEHÍVJÁK

a szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozását

A szocialista brigádmozgalom 25 éves múltra tekint vissza. Története során társadalmi, gazdasági életünk fontos tényezőjévé, a szocialista munkaverseny legtömegesebb formájává vált. Kifejezésre juttatja a dolgozók tenni akarását, a szocializmushoz való ragaszkodását és a közösségért érzett felelősségét.

A mozgalomnak a párt és a szakszervezetek egyaránt nagy jelentőséget tulajdonítanak. A Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa felhívta a figyelmet arra, hogy feladataink megoldásánál jobban kell támaszkodnunk a dolgozók aktivitására, alkotó készségére, s nagyobb szerepet kell biztosítani az emberi tényezőknek. A szocialista munkaverseny és a brigádmozgalom ma is jó kereteket biztosít ehhez.

A Minisztertanács, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága, és a szövetkezetek érdekképviseleti szervei *1983 májusában összehívják a szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozását,* hogy további lendületet adjanak a szocialista brigádmozgalomnak és hozzájáruljanak a dolgozók aktivitásának, kezdeményező készségének kibontakoztatásához.

A szocialista brigádmozgalom fennállásának 25. évfordulója alkalmából összehívott tanácskozás lehetőség arra, hogy áttekintsük a brigádmozgalom helyzetét, alkalmazkodó képességét a megnövekedett követelményekhez, a változó körülményekhez és gondolatot cseréljünk a mozgalom működési feltételeiről, továbbfejlesztésének lehetőségeiről.

Az országos tanácskozást munkahelyi tanácskozások előzik meg. A tanácskozások célja az, hogy:

— mozgósítsanak az előttünk álló gazdaságpolitikai célok — kiemelten az olyan feladatok, mint az export növelése, az importtal való takarékosság, termékszerkezet-váltás, az ésszerű anyag- és energiatakarékosság, általában a hatékonyság — megoldására;

— hozzák felszínre mindazokat a lehetőségeket, amelyek hozzájárulhatnak a szocialista munkaverseny és a brigádmozgalom még szélesebb körű kibontakoztatásához, az új gazdasági körülményekhez való jobb igazodáshoz, az aktuális feladatok megoldásához;

— biztosítsanak demokratikus fórumot a szocialista brigádvezetők részére a munkaverseny és brigádmozgalom fejlesztésével kapcsolatos teendők megvitatására, az elvégzendő feladatok kialakítására;

— segítsék elő a szocialista munkaverseny és a brigádmozgalom társadalmi elismerését, politikai és gazdasági jelentőségét.

A tanácskozásokat 1983. március végéig minden vállalatnál, a vasút minden főnökségénél, intézményénél meg kell tartani. Előkészítését a vállalati, intézményi gazdasági vezetőknek, szakszervezeti bizottságoknak kell végezni.

A tanácskozás beszámolóját a munkahelyi vezető tartsa. A szakszervezeti bizottság, és a KISZ-szervezet képviselője adjon értékelést sajátos tevékenységükről és a munkaverseny, a brigádmozgalom fejlesztésének megítéléséről. Ennek kialakításához előzetesen minél szélesebb körben kérjék ki a dolgozók véleményét.

A beszámoló sokoldalúan mutassa be, hogy a szocialista brigádmozgalom „szocialista módon dolgozni, tanulni és élni" hármas jelszavának érvényesülése:

— hogyan szolgálja a brigádmozgalom, a főbb gazdaságpolitikai célok megoldását, mint a gazdasági egyensúly javítása, az anyag- és energiatakarékossági program teljesítése, hatékonyság és minőség javítása;

— mennyiben alkalmazkodott a megváltozott gazdasági körülményekhez, a rugalmas tervezési és termelési gyakorlathoz;

— mennyiben éreztette hatását a dolgozók szakmai és általános műveltségének gyarapításában, a termelőerők fejlesztésében és ésszerű felhasználásában;

— hogyan járult hozzá a szocialista életmód fejlesztéséhez, az egymást segítő munkatársi kapcsolatok erősítéséhez, szociálpolitikai, területpolitikai és társadalmi feladatok megoldásához.

Elemezzék, hogy a munkahely egyes részlegei és a dolgozók különböző rétegei hogyan és mennyiben kapcsolódtak be a munkaversenybe és a brigádmozgalomba, és milyen volt együttműködésük a munka során.

Értékeljék a munkaverseny, brigádmozgalom társadalmi nevelő és a kollektíva emberformáló szerepének érvényesülését is.

A vita és az elhangzott javaslatok alapján a tanácskozás határozza meg a munkaverseny és a brigádmozgalom minőségi fejlesztésének, hatékonyabbá tételének időszerű feladatait.

A MÁV-nál a szocialista brigádvezetők országos tanácskozása március 25-én lesz.

Üzemfőnökség Rákosrendezőn

Indulásra váró tehervonat Rákosrendező állomáson
Tudósítás az 5. oldalon (Óvári Árpád felvétele)

Bizalmi testületi ülések

Mitől függ a szakszervezet tekintélye?

A Landler Járműjavítóban együtt gondolkodnak a vezetők és a beosztottak

Lapozgatom a regénynek is beillő vaskos iratcsomót a Landler Járműjavító dísztermében, az üzem szakszervezeti bizottságának bizalmi testületi ülésén. A jelen levő 56 küldött már korábban áttanulmányozhatta az aprólékos részletességgel készült jelentéseket, amelyek súlya (pontosan lemértem) 63,5 dekagramm. Az üzem gazdasági vezetői és az szb a különféle mellékletekkel, kimutatásokkal együtt 124 gépelt oldalon számolnak be a napirendekkel kapcsolatos témákról, amelyek felölelik szinte az üzem egész tevékenységét, az eredményeket és a terveket.

Nem ördöngösség

Nehéz lenne most arról vitatkozni, hogy a munkás bizalmiak mennyire lelkiismeretesen tanulmányozhatták át a jelentésözön sorait, és abból mit tartottak fontosnak, továbbá szükséges-e ilyen részletes beszámolókkal elárasztani a bizalmi testületi ülések résztvevőit — hiszen *nem egyedi példáról van szó* —, de tény az, hogy a bizalmiakat szerencsére nem mérgezte meg a szakszervezeti mozgalomban mostanában annyira hódító grafománia. A felszólaló, több mint húsz küldött megkapó közvetlenséggel, egyszerű, *világos szavakkal, lényegretörően mondta el mindazt, ami a munkáskollektívákat foglalkoztatja, érdekli.* Senki sem volt közülük lámpalázas, gondolataikat nem jegyezték papírra.

— *Nincs ebben semmi ördöngösség* — mondta nekem a szünetben az üzem párttitkára —, hiszen a dolgozók szinte naponta találkoznak a munkahelyeket látogató gazdasági és politikai vezetőkkel. Elmondják nekik gondjaikat, javaslataikat. Az igazgató, a főmérnök, az szb-titkár áttételektől mentesen szerez információkat, értesül a gondokról. *Miért lennének hát megilletődve ebben a körben?*

No igen, ez valóban dicséretes vezető—beosztott viszonyt tükröz, és azonnal érthetőbbé válik a bizalmiak tájékozottsága a legalapvetőbb kérdésekben. *Mert a szakszervezeti bizottság év közben is példásan informálja a bizalmiakat a lényeges tudnivalókról.*

— *Gyakran előfordul* — jegyezte meg *Váczi János* szb-titkár —, *hogy a művezetők, csoportvezetők szemrehányó megjegyzéseket tesznek, mert egyes intézkedésekről a bizalmi többet tud, mint ők.*

A vita során kibontakozó érdeklődés sem a nagy horderejű kérdések iránt nyilvánult meg, hanem a munkahelyi csoportokat, osztályokat foglalkoztató gondok orvoslása iránt. *És ez természetes, érthető reflex.* A legtöbb megjegyzés, vélemény, kérdés a szociális és munkavédelmi eredményekkel, tervekkel kapcsolatban hangzott el. *Keresztúri Ferenc* üzemvezető főmérnök. KV-tag részletesen ismertette az ezzel kapcsolatos eredményeket, tudnivalókat. Elmondotta például, hogy lényegesen csökkent a balesetek, és a foglalkozási ártalmakból származó betegségek száma. Elszívóberendezéseket szereltek fel, műszereket vásároltak és kiemelten kezelték a munkavédelmi jellegű újításokat. A szakszervezet nagy gondot fordít az üdültetésre is. Az elmúlt esztendőben 130 család 429 tagja pihenhetett a vállalati üdülőben. A lakásépítés támogatására 400 ezer forint kamatmentes kölcsönt fizettek.

Beázó tetők

Több küldött kifogásolta a mostoha munkakörülményeket. A személykocsik festésére nincs elég hely, a kocsijavító tetejéről lecsöpögő víz a villamos kapcsolószekrénybe folyik. *Károlyfi László* főbizalmi az öntöde tetőszerkezetének felújítását sürgette. *Kutasi Zoltán* és *Petró Pál* bizalmi a folyamatosabb anyagellátás érdekében emelt szót. Mint mondotta, jobb szervezéssel, a diszpécserek és művezetők közötti kapcsolat erősítésével gördülékenyebbé lehetne tenni az alkatrészellátást, mert enélkül nem lehet beszélni termelékenységről, minőségről.

A beázó tetők alatt drága gépek kerülnek veszélybe, a műhelyekben néha 20 cm magas a víz. Előfordult már, hogy a délután kijavított kocsikról a csarnokban éjszaka lemosta a festéket az eső.

A 78 éves üzem épületei bizony már elhasználódtak, jogos panasz a tetőbeázás és az egyéb munkát gátló körülmény. Az üzem vezetői elmondották, hogy — amennyire a pénzügyi lehetőségek engedik — *felújítják az üzemcsarnokokat.* Tavaly is 30 milliót költöttek tetőszerkezet-javításra. Felülvizsgálják majd a mosdók, öltözők és illemhelyek állapotát is.

Kövér Imre igazgató az elmúlt évi tervek teljesítésével kapcsolatban hangsúlyozta; *legnagyobb eredménynek azt tartja, hogy majdnem tíz százalékkal túlteljesítették a termelékenységi célkitűzést.* Huszonhárom százalékkal szárnyalták túl az árbevételi tervet és lényegesen javult a minőség. Mindezt száz dolgozó hiányával érték el. *A jó szervezésnek köszönhető, hogy nem volt év végi hajrá,* egyenletesen javíthatták a személy- és hűtőkocsikat, kormányszelepeket. A 114 szocialista brigád 1053 tagja élen járt az anyag- és energiamegtakarításban is.

Az idén 0,6 százalékos termelékenységnövekedést terveznek. Mindezt a követelményekhez való rugalmas alkalmazkodással, a ráfordítások csökkenésével és munkaerő-átcsoportosításokkal szeretnék többek között elérni.

Megmondani az igazat

Ezzel a témakörrel kapcsolatban *Zsilinszki József* termelési felelős hangsúlyozta, hogy a jövőben csak akkor lehet az eddigihez hasonló, vagy nagyobb bérfejlesztésre számítani, ha *megtanulunk jobban gazdálkodni, takarékoskodni, szervezni.* Ebben a bizalmiaknak nélkülözhetetlen szerepük lesz.

Molnár József bizalmi saját példával hangsúlyozta annak fontosságát, hogy ebben a tisztségben — ha szükséges — *merni kell nemet is mondani.* Csak abban bíznak a választók, aki komolyan veszi a megbízatást. *A szakszervezet tekintélye függ ettől.*

— Egy fiatalembert a művezetőm 26 forintos órabérrel akart felvenni a csoportba — mondja *Molnár József.* — Ez bérfeszültséget, rossz hangulatot okozott volna az idősebb, rutinosabb szakemberek körében. Én nem írtam alá ezt a javaslatot, órákig vitatkoztam, míg végre nekem adtak igazat. Kevesebb órabért kapott, de mint később kiderült, a munkája sem volt kifogástalan. Fél év múlva kilépett az üzemből.

A bizalmi testület feladata az igazgató és helyettesei tevékenységének a véleményezése is. Ezt sok munkahelyen kényesnek tartják; *„úgy sem lehet megmondani az igazat"* legyintéssel intézik el a folyosókon. Ugyan melyik szb húz ujjat a vezetőkkel?

A Landler Járműjavító vezetőinek minősítésére ennek a szemléletnek még csak az árnyéka sem vetült. Az 1978 óta igazgatói minőségben tevékenykedő *Kövér Imre* jellemzésének elhangzása után sorra álltak fel a bizalmiak, és olyan adalékokkal egészítették ki az elhangzottakat, amelyek tárgyilagos elemei lehettek volna egy jó vezető portréjának. Az egyik bizalmi *a vezetők és a dolgozók együttgondolkodását emelte ki.* A dicsérő szavak nem hatottak udvarias gesztusnak, hiszen az üzem legutóbbi eredményei, a töretlen fejlődés mindennél meggyőzőbb bizonyíték.

A szakszervezeti bizottság az üzem egykori gazdasági igazgatóját, főkönyvelőjét *„nem vezetőhöz méltó magatartás"* miatt marasztalta el.

Kaszala Sándor

UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

A bizalmiak támogatják a vezetőket az 1983. évi terv megvalósításában

Koszorús Ferenc főtitkár ismerteti az elnökség határozatát

Az Utasellátó Vállalat bizalmi testülete január 26-án megtárgyalta a vállalat 1983. évi komplex tervjavaslatát. Az ülés munkájában részt vett *Koszorús Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára és *Szemők Béla,* a központi vezetőség titkára.

A küldöttséghez időben eljuttatott írásos tervjavaslathoz *dr. Sebes Miklós,* a vállalat vezérigazgatója fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondta, hogy a terv több ütemben készült. Elsőnek a területi igazgatóságok készítették el javaslataikat. Ennek összeállítását a szakigazgatók vitatták meg, majd megtárgyalta a vezérigazgatói értekezlet. Ez a több módosítást is tartalmazó anyag került a testület elé.

A tervkészítés számolt azzal, hogy a tavalyihoz képest 10 százalékkal kevesebb utas utazik a vonatokon és 5 százalékkal kevesebb a Volán járatain. Figyelembe vették az életszínvonal alakulását, valamint a hálózatváltozásokat is.

Az Utasellátó Vállalat 1983-ra *2 milliárd 262 millió forint árbevételi tervet tűzött ki célul maga elé.* Ez a tavalyinál 4,2 százalékkal magasabb. A nyereség várhatóan — kismértékben — 1,2 százalékkal haladja meg az 1982. évit. A tervezett nyereség 42,6 millió forint. A gazdálkodási terv kis mértékű növekedésének több összetevője van. Ilyenek a vállalatokorlátozások, a bérek közterheinek az emelése, a bankkamatok és az energiaárak növekedése. Nagy terhet jelent a vállalatnak az utazási költségek emelkedése.

Szavaznak a bizalmi küldöttek

(Skoda László felvételei)

A bizalmiküldöttek közül többen a szociális kiadásokkal kapcsolatosan érdeklődtek. *Makó Béláné* Szolnokról érdekes javaslatot vetett fel. A pályaudvarok környékét ellepik a magán és állami kereskedők. Ugyanakkor az épületen belül az Utasellátó Vállalat a MÁV Vezérigazgatóság utasítása értelmében alig tud mozogni az utazóközönség ellátása érdekében.

Több hozzászóló bírálta a vállalat anyagi érdekeltségét és versenyszabályzatát. Ugyanakkor öröm volt hallani, hogy valamennyi felszólaló támogatásáról biztosította a vállalat vezetőit a terv célkitűzéseinek megvalósításában.

Az ülés részvevői végül is egyhangúlag elfogadták az Utasellátó Vállalat 1983. évi komplex tervét.

Ezután Koszorús Ferenc főtitkár ismertette a testülettel a vasutas-szakszervezet elnökségének január 20-i határozatát. Ennek értelmében — nyugdíjba vonulására való tekintettel, érdemei elismerése mellett — javasolta, hogy a testület február 28-i hatállyal járuljon hozzá *Henyei Ferenc* vszb-titkár felmentéséhez és válassza meg titkárának *Varga Józsefnét.* A javaslatot a testületi ülés egyhangúlag elfogadta.

Sz. Jakab István

MÁTÉSZALKÁN FELISMERTÉK

Többet kell törődni a nők szociális helyzetével

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség gazdasági vezetői január 24-én adtak számot a bizalmi testületnek az elmúlt év legfontosabb eredményeiről és a tervekről.

Papp Ferenc, az üzemfőnökség gazdaságivezető-helyettese elmondotta többek között, hogy túlteljesítették árufeladási terveket; 925 339 tonna árut továbbítottak. Sajnos a létszámhiány tavaly is nehezítette a munkát. Különösen a forgalmi utazók száma csökkent.

A bázishoz biszonyítva 34,1 százalékkal nőtt a túlórák száma. Az igazgatóság által kiadott rendelkezések lehetővé tették ugyan a szabadságok kiadását, de a szabad időben végzett munkáltatásért a főnökség 315 ezer forintot fizetett. A munkaszervezési intézkedések keretében továbbfejlesztették az egységes vezénylési rendet, amelynek eddigi tapasztalatai kedvezőek.

A kollektív szerződés több pontja is foglalkozik a bérezéssel. A fizikai és nem fizikai állományban — a bázishoz viszonyítva — 6,5, illetve 7,6 százalékkal emelkedtek a bérek. *Papp Ferenc* szólt a nők helyzetéről is. Elmondotta, hogy bérbesorolásuk azonos a férfiakéval, és a differenciálás is a teljesítmény arányában történik. *Hátrányosabb helyzetben vannak azonban a szociális ellátás terén, mert, több szolgálati helyen nincs részükre külön öltöző, fürdő.*

Mátészalka állomáson sem jobb a helyzet. Az itt dolgozó nyolcvan nő még mindig nem vehette birtokba a nemrég elkészült szociális épületet.

Az üzemfőnökség 31 százaléka fiatal. Ezért a főnökség vezetői nagy figyelmet fordítanak szakmai és politikai képzésükre, szociális helyzetük javítására. Tavaly három fiatal kapott lakást, és ugyancsak hárman részesültek vállalati kamatmentes kölcsönben.

Az üzemfőnök-helyettes foglalkozott a szocialista brigádmozgalom eredményeivel is. Elmondotta többek között, hogy a brigádvezetőket meghívják a szolgálati vezetők értekezleteire, ahol elsőként informálódhatnak a legfontosabb gazdasági-politikai feladatokról.

A bizalmi testületi ülésen *Erdei László* szb-titkár többek között javaslatot tett a kulturális és jóléti alap felosztására is. A testület 20—20 ezer forintot szavazott meg a szülési és szociális segélyekre, a könyvtár fejlesztésére. Több mint 101 ezer forint jutott a sport, az agitáció és a propaganda fellendítésére.

A hozzászólások után a szakszervezeti bizottság előterjesztéseit az értekezlet résztvevői egyhangúlag elfogadták.

Zsoldos Barnabás

Dombóváron éberen őrködnek a jogszabályok betartásán

A dombóvári üzemfőnökségnél bizalmi testületi ülésen vitatták meg az 1981—85. évre kötött MÁV kollektív szerződés 1982. évi végrehajtásáról, a munkavédelmi és szociális tervek teljesítéséről készített előterjesztést, valamint a kollektív szerződés 1983. évi módosításának tervezetét.

Az előterjesztett anyagból kitűnt, hogy a dombóvári üzemfőnökség az alapvető szállítási tevékenységével kapcsolatos célkitűzéseit az egyre inkább jelentkező létszámgondok ellenére teljesítette. *Kiemelkedő eredmény például, hogy a tervezett 610 ezer tonna helyett, több mint 703 ezer tonna árut továbbítottak.* Kisebb elmaradások is vannak. A célkitűzések alatt maradt valamivel a helyből induló személy- és tehervonatok menetrendszerű indítása, valamint az M41, és M44 sorozatú mozdonyok üzemkészségének biztosítása.

A teljesítményi mutatók alakulását a munkaerőhelyzet kedvezőtlenül befolyásolta. A fizikai dolgozók száma tizenöttel csökkent, annak ellenére, hogy számos munkaszervezési intézkedés történt. Az utazói, a kocsirendezői létszámhiány enyhítésére, az igénybevétel csökkentésére, 175 dolgozóval kötöttek mellékfoglalkozási megállapodást. Ez több mint háromszorosa az előző évi megállapodásoknak.

A szervezési intézkedések ellenére *20,7 százalékkal emelkedett a túlórák száma,* amihez hozzájárult a törvényes munkaidőkeret csökkentése is az 1,3 százalékos létszámcsökkenés mellett. Növekedett az utazó dolgozók leterhelése. Ebben közrejátszott a rendkívüli vonatok számának növekedése, valamint az önköltségi utak kedvezőtlen hatása, nem beszélve a 61 dolgozót érintő budapesti kirendelésről.

Az üzemfőnökségen fokozott gondossággal ügyelnek a munkáltatás során a jogszabályok betartására. A munkaügyi döntőbizottsághoz beadott és tárgyalt *panaszügyek száma 27-ről 7-re csökkent,* és a lefolytatott eljárás során két esetben adtak helyt a panasznak.

Az üzemi baleseti helyzet mutatóit az úti balesetek számának emelkedése rontja, ezek következménye eredményezte a táppénzes napok számának 50%-át. A munkával közvetlen összefüggésben, vagy technológiai, műszaki hiányosságból bekövetkezett balesetek száma nagymértékben csökkent. Az üzemfőnökség munkavédelmi tevékenységét a Vasutasok Szakszervezete Munkavédelmi Felügyelősége a minősítő vizsgálat során jónak értékelte.

A szociális terv végrehajtásáról készített beszámoló részletesen tájékoztat a nő- és népesedéspolitikai határozatból fakadó tevékenységek végrehajtásáról, az ifjúságpolitikai helyzetről, a kultúrpolitikai határozatok végrehajtásáról, a dolgozók szociális helyzetének kedvező alakulásáról.

Második napirendi pontként a bizalmi testület megvitatta és elfogadta a MÁV kollektív szerződés 35/A §-sal kapcsolatos pihenőnap kiadására, szabadnap és heti pihenőnap összevonására vonatkozó állásfoglalását.

Krajczár Antal

Nem varázslat — „csak" szervezés

GYÖNGYÖS ÁLLOMÁSON A HÉT VÉGÉN IS RAKODNAK

Gyöngyös állomás dolgozói sikeresen teljesítették az elmúlt évi áruszállítási terveket. *Németh László* állomásfőnök elmondotta, hogy tavaly, a célkitűzéshez képest 28 óráról 27,5 órára sikerült csökkenteni a kocsitartózkodási időt. *Az állomáson 103 762 tonna árut adtak fel, amely 2262 tonnával több a tervezettnél.* Az érkezett áruk mennyisége meghaladja a 205 ezer tonnát. A jó rakodásszervezés bizonyítéka, hogy a leadási kocsik 64 százalékát helyben ismét megrakják áruval.

Tavaly külföldre 1052 kocsit továbbítottak. Ebből 520-ban palackozott bort, 414-ben zöldséget, gyümölcsöt, a többiben pedig különböző gépi berendezéseket szállítottak a külföldi megrendelőknek. A bor 70 százalékát a Szovjetunió, illetve az NDK fogadta. Az idén a borszállítás előreláthatóan húsz százalékkal emelkedik.

— *Kocsihiány egész évben nem volt. A környéző üzemek, állami gazdaságok emiatt nem panaszkodhattak* — jegyzi meg a főnök. — *Szállíttató partnereinkkel annyira jó a kapcsolat, hogy a hétvégi rakodás sem okoz gondot.* Ebben csak egyetlen fuvaroztatónk — az Országos Söripari Vállalat gyöngyösi kirendeltsége — a kivétel. Sajnos a hétvégeken nem rakodik a vállalat. Még ügyeletet sem tartanak, hogy a részükre érkezett szállítmányról értesíthetnénk őket. Pedig ez nagyon fontos lenne, mert az áru idegen kocsikban érkezik a szocialista országokból.

Gyakran előfordul, hogy az állomás dolgozóinak gyorsáruként kell továbbítani egyes termékeket. Novemberben például két tsz tizenhét vagon szőlőoltványt adott fel a Szovjetuniónak. Értéke tizenhétmillió forint. Az év végén 120 kocsiból álló, öt irányvonatot is képeztek, amelyben 5300 tonna zúzottkövet továbbítottak.

Az együttműködés eddigi tapasztalatiról nyilatkozott lapunknak *Ablaka Ferenc*, a Gyöngyös—Domoszlói Állami Gazdaság közgazdasági igazgatóhelyettese. A gazdaság az állomás egyik legnagyobb fuvaroztatója.

— Mi évente több mint ezer vagon árut szállíttatunk a vasúttal — mondja az igazgatóhelyettes. — *Áruink zöme gyümölcs és bor. Az utóbbiból húszezer hektót exportálunk palackozva.* A borszállítás február elején kezdődik és július végéig tart. Ezt követi a gyümölcsszezon. Almából tavaly 220 vagonnal küldtünk a megrendelőknek. *Az állomással kifogástalan a kapcsolatunk.* A hétvégi rakodást is megszerveztük. Két teherautó négy rakodóval szombaton és vasárnap ügyeletben van. Ennek köszönhető többek között, hogy minimális kocsiálláspénzt fizetünk.

— Mi okozza a legtöbb gondot?

— Az ömlesztett áru. Néha három-négy vagon műtrágya érkezik, és ennek a kirakását — munkaerőhiány miatt — nehéz megszervezni. *Ezért szeretnénk vásárolni egy ömlesztett áruk kirakására alkalmas gépet.* Már felvettük a kapcsolatot az illetékesekkel, de egyelőre még nincs elég pénzünk. Reméljük, hogy a vasút is tud segíteni.

Az állomás 42 dolgozója sokat törődik a munkahelyi környezet tisztántartásával is. Karbantartják az állomás helyiségeit és a rakodó vágányokat. Tavasszal virágosítanak, parkosítanak. A három szocialista brigád minden évben eredményesen szerepel a különféle szakmai és politikai vetélkedőkön. Az igazgatóság által hirdetett MÁV—Volán komplex brigád versenyben kollektívájuk — az elmúlt évi eredmények alapján — a 2. kategóriában *első lett.*

Az itt szolgálatot teljesítő vasutasoknak egyetlen gondjuk van: az állomáson nincs fürdő és öltöző. Jogos panaszukat egyszer talán (reméljük) orvosolják az illetékesek!

(kaszala)

A MÁV 1983. évi terve

Alig több mint hatmilliárd forint jut beruházásokra

A gazdasági élet változásai a vasutat is érzékenyen érintik. A VI. ötéves terv kezdetétől a személy- és áruszállítási teljesítmények például évről évre csökkentek, annak ellenére, hogy a MÁV felkészült a nagyobb feladatok lebonyolítására. A személyszállításnál 4-5 százalékos csökkenés következett be az elmúlt években. A csökkenés ellenére sem sikerült javítani a vonatok menetrendszerűségét. A késések többnyire a nagy utasforgalmat lebonyolító fővonalakon a nemzetközi és belföldi gyorsvonatoknál jelentkeztek. A mellékvonalakon a menetrendszerűség évek óta közel 100 százalékos.

Az áruszállítás csúcspontját 1978-ban értük el (134 millió tonna árut szállított a MÁV). Azóta terveinkben az előző évhez viszonyítva évente növekvő teljesítményt irányoztunk elő. Ezzel szemben a szállítási igény csökkent. Különösen jelentős a visszaesés a tranzitszállításnál. Ezek a tapasztalatok óvatos tervezésre intenek.

A MÁV 1983. évi gazdasági tervének összeállításánál sem a személy-, sem az áruszállításban nem számoltunk teljesítménynövekedéssel az elmúlt évhez képest.

A személyszállítási igények például évek óta lassan mérséklődtek. Úgy tűnt, hogy a csökkenés 1982-re megáll, de a tarifaemelés miatt 1983-ban ismét ugrásszerű visszaesés bekövetkezésére kell számítani. *Terveink mindössze 235 millió utas elszállítását és 11 500 millió utaskilométer teljesítményt irányoznak elő.* Az utazások további csökkenése gazdálkodási szempontból különösen hátrányos lehet a vasútra, ezért született meg a döntés, hogy az 1983-as évet a *„személyszállítás évének"* nyilvánítjuk. Az utas a megemelt tarifáért jogosan vár el minőségileg magasabb szolgáltatást. Ezért úgy tervezzük, hogy a gyakoriságot nem csökkentjük. Az eljutási időt néhány viszonylatban rövidítjük, megvizsgáljuk a vonatok fekvését, és azokat az utasok igényeihez igazítjuk.

Aktív üzletpolitikát

A menetrendszerűség a megbízhatóság lényeges eleme. Olyan pályaszakaszokon, ahol előre tervezett rekonstrukciós, illetve fenntartási munkák lesznek, ezek idejére „építési menetrendet" adunk ki, hogy az utasok számítani tudjanak a megnövekedett menettartamokra.

Az elmúlt időszakban ugyancsak sok bírálat érte a személykocsik tisztaságát. A kocsitisztítók ösztönzésére *jelentős béremelést tervezünk, de ezért cserébe minőségi munkát várunk.*

A személyszállítással kapcsolatos bevételek nem növekednek a tarifaváltozással arányosan, mivel a gyorsvonati és első kocsiosztályú utazások száma az átlagosnál lényegesen nagyobb mértékben csökken. A személyszállítás költségeinek fokozottabb figyelemmel kísérése céljából 1983-ban már nemcsak a bevételi tervet határozzuk meg az igazgatóságok és azokon keresztül *az üzemfőnökségek és állomások részére, hanem a relatív költséggazdálkodást a személyszállításra is kiterjesztjük.* Ez azt jelenti, hogy az igazgatóságok és az üzemfőnökségek a bevételi terv nem teljesítése esetén a költségekből is kötelesek megtakarítani. Természetesen ez fordítva is igaz, ha a tervet túlteljesítik, meghatározott mértékű többletköltséget használhatnak fel.

Az áruszállítási feladatainknál általában szintentartást, kis mértékű csökkenést irányoztunk elő. A népgazdasági terv elképzeléseihez igazodva viszont az export szállításoknál némi felfutást tervezünk.

Tudatában vagyunk annak, hogy a célkitűzésben szereplő szállítási teljesítményeket *csak aktív üzletpolitikával lehet elérni.* Ennek érdekében meg kell javítani a propagandatevékenységet, melyen keresztül tudatosítani kell a fuvaroztatóknál, hogy a vasúti szállítás olcsóbb, gazdaságosabb és nemzetközi viszonylatban az expressz tehervonati közlekedés igénybevételével még az eljutási időt tekintve is versenyképes.

Az áruszállítási feladat lebonyolításához eszközeink rendelkezésre állnak. Ezek megfelelő kihasználása nemcsak vasúti, hanem népgazdasági érdek is. Az elmúlt időszak tapasztalatai azt bizonyították, hogy a hétvégi rakodási készség javulására nem lehet számítani. Munkaerőhelyzetünk sem lesz sokkal kedvezőbb. Ebből adódik, *hogy csak az üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel lehet eszközeink jobb kihasználását biztosítani,* illetőleg a megváltozott körülményekhez a vasútnak jobban kell alkalmazkodni.

A nemzetközi kereskedelempolitikában is előre szeretnénk lépni. Ennek érdekében

— *javítjuk a társvasutakkal való együttműködést,*

— *megfelelő vonzóerőt biztosító kedvezményezési politikát alakítunk ki,*

— *törekszünk a tranzitszállítások minőségi színvonalának javítására.*

A fuvaroztatók jobb kiszolgálása érdekében bővítjük és korszerűsítjük az iparvágányhálózatot, a VOLÁN vállalatokkal együttműködve komplex kiszolgálásra törekszünk. A fuvaroztatókkal közvetlen kapcsolatot tartó üzemfőnökségeknél erősítjük a kereskedelmi szemléletet.

Látszat és valóság

Az eszközeink kihasználását jellemző mutatók látványos javítását nem tudjuk előirányozni, mivel a fuvaroztatók igényeihez való jobb alkalmazkodás esetenként ezeknek a mutatóknak a romlását is okozhatja. *Munkaerő-megtartás és túlóracsökkentés érdekében célszerű bevezetni a rendező pályaudvarok és az elegyrendezési munka hét végén egy-egy műszakra kiterjedő szüneteltetését.* A kocsiforduló időt továbbra is kedvezőtlenül befolyásolja a külföldi vasutak fogadókészsége, amelynek javítására reálisan nem lehet számítani.

A vonattovábbításnál a stagnáló teljesítmények lehetővé teszik a gőzvontatás részarányának csökkentését, *amely 74 ezer tonna szénmegtakarítást tesz lehetővé,* ennek felhasználása a népgazdaság más területén sokkal jobb hatásfokkal történhet meg. Itt említjük meg, hogy a vasút hőegyenértékben kifejezett fajlagos vontatási energiafelhasználása 1983-ban az előző évhez képest 6,6 százalékkal csökken.

A költségek tervezésénél a stagnáló teljesítményekből kiindulva az üzemeltetési költségeket csak az energiaárak, a munkabérek és a közteher növekedésével emeltük meg. A beruházási lehetőségek további csökkentése miatt fokoznunk kell a fenntartási tevékenységet, amely nem a kieső beruházások pótlására szolgál, hanem állóeszközeink használható élettartamának megnövelését célozza. Célkitűzésünk szerint a fenntartási költségek *az 1982. évi értékhez viszonyítva 530 millió forinttal (7 százalékkal) növekednek.* A növekedés döntő többsége — mintegy 440 millió Ft — a vasútigazgatóságoknál jelentkezik és a biztonságos üzemvitellel közvetlenül kapcsolatban áll. A fenntartási költségnövekedés nem jelent egyértelműen volumennövekedést, mivel tartalmazza az időközben bekövetkezett és a várható anyag-, valamint energia-árváltozásokat, a bérköltség és a szabályozók változásából adódó költségnövekedést.

Fenntartási költségeink színvonala azonban csak látszólag magas. Az állóeszközök bruttó értékének — *1983-ban 159 milliárd Ft lesz* — a vasút mindössze 5 százalékát fordítja fenntartásra. Ez az összes költség 22 százaléka. Az 5 százalékos értékkel a vasút nemcsak a népgazdasági, hanem a közlekedési ágazaton belüli arányszámtól is elmarad.

Az összes költség és a teljesítmények alapján számított összes bevétel különbsége *5100 millió forint vállalati nyereséget biztosít 1983-ban.* Ez az összeg több mint egymilliárd forinttal kevesebb mint az 1982. évi eredmény. Ezért nem biztosítható olyan nagyságú részesedési alap sem mint 1982-ben. Természetesen ez érzékenyen érinti dolgozóinkat, mivel az 1983. évre biztosítható 2,8 százalékos bérfejlesztés egy része is csak a részesedési alapból kifizetendő, igen nagy — közel ötszörös — adón keresztül érhető el.

Kiemelt helyen a pályakorszerűsítés

A beruházásokra rendelkezésre álló források 1983-ban az előző évhez képest több mint egymilliárd forinttal csökkentek. A hiteltörlesztések és az egyéb pénzügyi kötelezettségek után *alig több mint 6 milliárd Ft jut beruházásokra.* A vasút, leszámítva a MÁV Kórház rekonstrukciójához nyújtott támogatást, 1983-ban sem kap állami pénzeszközöket fejlesztéseinek megvalósításához.

A beruházási pénzeszközök felosztásánál *továbbra is kiemelt helyet foglal el a pályaépítés,* amelyre az előző évihez képest csupán 100 millió Ft-tal kevesebbet kívánunk felhasználni. A pénzeszközökkel való takarékosságra jellemző, hogy a megvalósítás fajlagos költségei csökkennek. Így például egy kilométer pályakorszerűsítésre jutó költség 1980-ban 8,3 millió forintba került, 1981-ben ez az érték 7,4 millió, 1982-ben pedig 7,3 millió forintra csökkent.

A hálózatfejlesztési célcsoportos beruházásokon belül 400 millió forintot fordítunk vonalvillamosításra, 1280 millió forintot pályakorszerűsítésre, az állomások és csomópontok fejlesztésére 1140 millió forint jut, a távközlő és biztosítóberendezéseket 580 millió forint felhasználásával korszerűsítjük, bővítjük. A MÁV Kórház rekonstrukciója tovább folytatódik és az egészségügyi szolgálat gépbeszerzésével együtt az idén közel 70 milliós fejlesztés valósul meg állami pénzeszközökből.

A vállalati beruházásokra 1983-ban 2032 millió forint jut, 671 millió forinttal kevesebb mint 1982-ben. Ennek következtében a VI. ötéves tervben szereplő járműrekonstrukciós programot sem tudjuk tartani, mivel az eredetileg tervezett 1700 millió forint helyett ilyen célra csak 840 millió forintot tudunk biztosítani. A fennmaradó összeg arra elegendő, hogy a folyamatban levő vállalati beruházásokat folytassuk, illetve befejezzük.

A tervek összeállításánál tudtuk, hogy az 1983-as év célkitűzései *csak igen szigorú takarékossággal, a fenntartási munkák sorolásával teljesíthetők.* Ha viszont szállítási teljesítményeink a tervben foglaltaknál magasabbak lesznek, a többletbevételből nemcsak a legszükségesebb munkák elvégzésére jut pénz, hanem a dolgozók anyagi érdekeltsége is növelhető. Ezért szükséges, hogy valamennyi vasutas fokozza erőfeszítéseit a szállítási feladatok minél hatékonyabb gazdaságosabb lebonyolítása érdekében.

Dr. Bessenyei Gábor
szakosztályvezető-helyettes

FIATAL SZAKMUNKÁSOK FIGYELMÉBE

Kik és hol jelentkezhetnek a SZET előkészítő tanfolyamaira?

Azok a szakmunkások, akik műszaki, közgazdasági, vagy jogászképző felsőoktatási intézményben kívánnak tanulmányokat folytatni, *pályázatot nyújthatnak be a SZET 1983/84 évi tanfolyamára.*

Pályázhatnak azok a szakmunkások, akik az alábbi követelményeknek együttesen megfelelnek:

— *Középiskolák nappali, esti vagy levelező tagozatán érettségi bizonyítványt szereztek, illetve, ha érettségivel nem rendelkeznek rátermettségük és felkészültségüknél fogva elhivatottságot, erőt és kitartást éreznek magukban a felsőfokú tanulmányokkal járó magas követelmények teljesítésére.*

— *Nem töltötték be 30. életévüket, a férfiak katonai szolgálatot teljesítettek vagy katonai szolgálatra alkalmatlanok.*

— *Szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkeznek, amelyeket legalább két évvel a jelentkezés előtt szereztek meg, legalább 3 évet fizikai állományban dolgoznak. Kiemelkedő, jó munkát végeznek, aktív közösségi-politikai magatartást tanúsítanak.*

A pályázatot a munkahely személyzeti és oktatási osztályához kell benyújtani, ahonnan *legkésőbb 1983. március 31-ig* továbbítják a vezérigazgatóság illetékes szakosztályához. A pályázati lapot és a részletes tájékoztatót is itt kaphatják meg.

Az 1983/84-es tanévtől kezdődően valamennyi hazai vállalat élhet az iskoláztatás jogával. Azoknak a vállalatoknak, amelyek nem kapnak központilag tájékoztatót és pályázati lapokat, azt külön meg kell kérniök a SZET—FEB Irodától *(Budapesti Műszaki Egyetem SZET—FEB Iroda, Budapest 1521, Pf. 112).*

A pályázatok elfogadásáról a vállalatok vezetőségei döntenek. Az elfogadott és a vállalat javaslatával ellátott pályázati lapokat *1983. április 15-ig kell megküldeni a megpályázott szakterület SZET igazgatóságának.* Ezt követően a jelölteket 1983 májusában—júniusában pályaalkalmassági és képességvizsgálatra hívják be. Felvételükről a vizsgálat eredménye alapján döntenek.

Az előkészítő tanfolyam időtartama 10 hónap, ebből 28 hét intenzív, bentlakásos oktatás. Elvégzése lehetővé teszi, hogy a jelöltek sikeres felvételi vizsgát tegyenek a megpályázott felsőoktatási intézményben. Eredményes felvételi vizsga után pedig megkezdhetik felsőfokú tanulmányaikat, s az intézmény képzési céljának és idejének megfelelő diplomát szerezhetnek.

A SZET keretében továbbtanuló szakmunkásfiatalok a rendelkezésekben előírt kedvezményekben részesülnek.

NYILVÁNOS PÁRTNAP

A szombathelyi járműjavító és a vasútüzem pártbizottsága közös szervezésében január 19-én *nyilvános pártnap volt Szombathelyen,* a vasutasok Haladás Művelődési Házában. A zsúfolásig megtelt nagyteremben *Horváth Miklós,* az MSZMP Vas megyei Bizottságának első titkára tartott nagy sikerű előadást. Az időszerű kérdések témakörében világpolitikai, bel- és külgazdasági kérdésekről beszélt. Ezután tájékoztatta a vasutasokat a megye eredményeiről, amelyeket a két és fél éve tartott pártértekezlet óta értek el.

A nyilvános pártnapot megelőzően Horváth Miklós találkozott a járműjavító párt-végrehajtóbizottsága tagjaival és az alapszervezeti párttitkárokkal. Rövid gyárlátogatásra is meghívták a vendéget. Megtekintett több, a közelmúltban elkészült létesítményt, s a most készülő, 50 millió forintba kerülő új szociális épületet.

Kismama-találkozó Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében január 14-én délelőtt a gyermekgondozási szabadságon levő kismamák részére találkozót szerveztek. A találkozó előkészítésének megszervezésében az üzemi KISZ-bizottság és a Landler Jenő forgalmikereskedelmi KISZ alapszervezet járt élen.

A találkozót *Heim Márton,* az üzemi KISZ-bizottság titkára nyitotta meg. Köszöntötte a megjelent kismamákat és az egyetlen papát, *Magyar Zoltán* kocsirendezőt, akinek a felesége forgalmi szolgálattevő itt Székesfehérváron.

A bevezető és köszöntő szavak után *Pázmány Sándor,* gazdasági üzemfőnök-helyettes tartott tájékoztatót a körzeti üzemfőnökség helyzetéről. Rövid áttekintést adott a forgalmi, a vontatási és a kereskedelmi szakszolgálatok tevékenységeiről. Továbbá az egyes frekventált munkahelyek létszámhiányos helyzetéről, s arról, hogy mire lehet számítani a gyermekgondozási idő leteltével az egyes munkaterületeken, illetve munkakörökbe való beállást illetően. A szociális kérdések elemzése során kitért a lakáshelyzet alakulására. Ezt követően a munkába való újbóli beilleszkedésről beszélt, majd a bölcsődei, de főképp az óvodai elhelyezés lehetőségeit ismertette.

Amíg a kismamák a tanácsteremben voltak, addig a gyerekeikre a vasútállomás gyermekváróteremében vigyáztak.

Tunyogi Tibor

Kommunista műszak

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség hat szolgálati helyén tartottak kommunista műszakot az év végén. *292-en összesen 2455 órát dolgoztak, amelynek értéke több mint 52 ezer forint.* A dolgozók vasbetonaljat cseréltek a főnökség vonalhálózatán, ezen kívül korszerűsítették Abaújszántó állomás utasperonját.

A kommunista műszakért járó pénzt az idős vasutasok és a főnökség KISZ-alapszervezetének támogatására ajánlották fel.

Miért mostohagyerekek a nyíregyházi mozdonyvezetők?

Az energiatakarékossági prémium ellentmondásai

Talán a rendelet megfogalmazói sem gondolták: mennyi problémát vesznek a nyakukba, vélt- vagy valós sérelmet keltenek a vontatási utazókban, amikor az energiatakarékossági prémiumról döntöttek. Addig, amíg a megtakarításokról készült tablókat manuálisan készítették, minden negyedévben csurrant-cseppent egy kevés a prémiumból, nem is volt semmi baj. Amikor az adatokat központilag számítógéppel kezdték feldolgozni, elindult a lavina. Egyre több szakszervezeti bizottság jelezte információs jelentésében a vontatási bizalmiak, gazdasági vezetők, és mozdonyvezetők véleményét: a számítógépes tabló használhatatlan, nem ad reális képet a megtakarításokról. A prémium ellentmondásosságát pedig csak fokozta, hogy éppen a hibásnak bizonyult tablók alapján néhány igazgatóságon továbbra is fizettek a vontatásiaknak, míg máshol a tablók hibás adataival indokolták a prémium elmaradását.

Egyes igazgatóságokon belül is meglehetősen tarka kép alakult ki. A mátészalkai, a debreceni körzeti üzemfőnökségeken, a záhonyi üzemigazgatóságon, sőt Püspökladányban is fizettek ilyen címen a vontatási utazóknak prémiumot, Nyíregyházán azonban nem. Ezzel magyarázható, hogy a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség vontatási utazó dolgozói ma sem értik, hogy ők miért mostohagyerekek.

A szakszervezeti bizottság információs jelentéseiben jelzett panasz nyomán látogattunk el a szabolcsi megyeszékhelyre, az igazság kiderítésére.

A bizalmi véleménye

Szabó Ferenc a középosztályú mozdonyvezetők közé tartozik. Nemcsak vezetői, de munkatársai is megbízható munkaerőnek tartják. Talán éppen ezzel magyarázható, hogy szakszervezeti propagandistaként is sikeres múlt áll már mögötte.

Mielőtt beszélgetni kezdenénk, a *Kelet-Magyarország* október 21-i számából kivágott *„Veszteség"* című írást adja kezembe.

— A folyosói szakszervezeti faliújságról vettem le, érdemes elolvasni — mondja.

Ahogy beleolvasok az írásba, a mozdonyvezetők pihenőjében sakkozók is abbahagyják a partit. Közelebb jönnek.

— Nézze nincs értelme erről beszélni. Mi már unalomig tárgyaltuk, elemeztük ezt a problémát. Talán nem is szükséges, hogy a nevemet említse, bár nincs mitől félnem. A kontroller kereket senki nem veszi ki a kezemből. Bennem bíztak az emberek, s én mint propagandista a bizalmukat valahogy szerettem volna meghálálni. Én is tagja voltam annak a háromtagú delegációnak, amely a prémium ügyében a vasutas-szakszervezet központjában járt. Megígérték, hogy segítenek, de a mai napig nem kaptunk választ. Amikor szemináriumra hívtam a kollégákat, gúnyosan az arcomba vágták: *ha ilyen a ti szakszervezetetek, akkor miről akartok még papolni? Egyszóval nagyon rossz lett a hangulat. Több mint negyvenen a mai napig se írták alá az idei tagdíjbesorolásukat* — mondja Szabó Ferenc.

Mikor konkrétan a problémáról kérdezem őket, egymás szavába vágva érvelnek.

— Jól keresünk, meg is dolgozunk érte. De nem is azért a negyedévenkénti 5-800 forintért sírunk, amit három évvel ezelőtt a kézi készítésű tabló alapján kaptunk. Az elosztást tartjuk igazságtalannak, sértőnek. Szakmailag nem is lehet mivel indokolni, hogy az azonos gépen egymást váltó debreceni személyzet kap energiatakarékossági prémiumot, a miénk nem. Még akkor sem, ha tudjuk, hogy a forda összeállítástól meg a vezénylést is sok minden változhat. Az az igazság, hogy jobb lenne, ha eltörölnék az egészet, mert igen nehéz közmegelégedésre szétoszani. Azt pedig nem lehet az emberekből, s belőlem se kinevelni, hogy ne azt nézzék: *ki kap többet vagy kevesebbet.* Ha beszélünk róla, ha nem, még az iskolázottabbak is azt nézik ma: *menynyi van a borítékban.* Annak pedig nincs értelme, hogy a negyedév végén csak úgy hozzácsapják a fizetésünkhöz, s azt se tudjuk utólag hogy megszolgáltunk érte vagy sem. Így a jó szándék ellenére is a legtöbb esetben a végzett munka szerinti differenciálással ellentétes tendenciát erősít a gyakorlat — összegezi az elhangzott véleményeket *Illés János* mozdonyvezető, az szb társadalombiztosítási tanácsának elnöke.

Mindenki ködösít

Balla István villanymozdony-vezető közbeszólt:

— Felvetődött az okok elemzése során: Záhony előkapuja vagyunk, sok a gépmenet a megyeszékhelyektől a fényeslitkei rendezőpályaudvarra, ezáltal megnő a meddőteljesítmény. Ez igaz, de öt évvel ezelőtt is hasonló volt a helyzet. Sőt! Ez az üzemfőnökség sajátos vonásaiból, feladataiból következik. Elemeztük azt is, hogy mennyire használjuk ki helyesen a vasútföldrajzi adottságokat, s futtatjuk ki vonóerő nélkül a vonatokat, ezáltal hasznosítva a felhalmozódott mozgási energiát. Meg kell azonban mondani, ha például Fényeslitkéről Debrecenbe viszek egy vonatot, s annak összetétele kedvező, csak Hajdúhadházától spórolhatok az energiával. De ha debreceni kolléga van a vezetőálláson, ő se tud jobb technikát alkalmazni ezen a sík terepen. *A debreceniek mégis kapnak takarékossági prémiumot, mi nem.* Még azt se tartanánk furcsának, ha nem kapnánk minden negyedévben, de hogy sohase kaphatunk, azt nem hiszem el.

A Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Szakszervezeti Bizottsága is érthetetlennek tartja a helyzetet. Vizsgálatai szerint 1982. májusában a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség a 4,76 millió kWh központi villamosenergia-fogyasztás kiszabással szemben csak 3,68 milliót használt fel, *de a megtakarítás ellenére se fizethettek takarékossági prémiumot.* A debreceni körzeti üzemfőnökség ugyanakkor a 4,1 milliós kiszabással szemben 4,5 millió kWh-t használt, tehát többet fogyasztott, mégis kapott prémiumot?

— *Ki érti ezt?* — zsörtölődik a propagandista. — *Mindenki csak ködösít, s azzal vigasztalnak, hogy majd a menetanalizátorok megoldják a problémát!* Azok felszerelése valamennyi gépre, a jelenlegi gazdasági körülmények között évekig elhúzódhat. Őszinte szóval, önkritikus válaszadással többre mennénk!

A legnagyobb tartalék

Csujna János, a szakszervezeti bizottság titkára:

— *Őszinte legyek? Sokszor akaratom ellenére is nagy ívben el kell kerülnöm a mozdonyvezetők pihenőjét, mert én sem tudok számukra elfogadható választ adni.* Annyi bizonyos, hogy az üzemfőnökség az elmúlt évre is készített energiatakarékossági intézkedési tervet. Ebben minden olyan dolgozónak konkrét feladatokat határoztunk meg, aki a legkisebb mértékig is tehet valamit az energiatakarékosságért. Ennek alapján a mozdonyvezetők jelzéseit, a menetdiagram-elemzéseket is figyelembe véve vizsgáltuk a jelző előtti vonatfeltartóztatásokat. Az egyik legnagyobb tartalék ebben van. Ez alapján anyagi és erkölcsi felelősségre vonásra is sor került. A legnagyobb gondot azonban a hálózati veszteség nagy arányában látjuk. Ez indokolatlanul hátrányosan érinti üzemfőnökségünket, de az egész vasutat is, hiszen az energiaköltségeket jelentősen megemeli. A hálózati veszteség magas értékének megvizsgálása vasúti érdekből is indokolt lenne.

Felül kellene vizsgálni az úgynevezett fűtési szorzószámot is. Ezt ugyanis több évvel ezelőtt, a 6,5-8,5 Amper áramfelvételű dunakeszi — és győri gyártású kocsik alapján határozták meg. Időközben a magyar vasútvonalakon — főként a városközi expressz vonatokban — meglehetősen sok NDK és lengyel gyártmányú négytengelyes személy- és hálókocsi közlekedik, amelyek áramfelvétele 2-4 Amperrel nagyobb. Az energiatakarékossági intézkedésekhez vagy a reálisabb értékelés érdekében ezt is figyelembe kellene venni. Mint ahogy azt is, hogy a debreceni igazgatóság villamos mozdonyainak többsége Nyíregyházára van honállomásítva, így javítás esetén az Északi Járműjavítóba való küldés járulékos energiafelhasználása csak a szabolcsi megyeszékhelyen működő üzemfőnökségre testálódik, költségként többnyire ott jelentkezik. A mozdonyvezetők szerint igazságtalanul.

Tettek már javaslatot az igazgatóságnak ezeknek a problémáknak a megszüntetésére. Onnan állítólag továbbították a főosztályra, ahonnan a mai napig nincs visszajelzés.

Nehéz megmagyarázni

Amikor felkerestem *Halász Ferenc* műszaki üzemfőnökhelyettest, ő más oldalról is rávilágított az energiatakarékossági prémiummal kapcsolatos tudnivalók ellentmondásosságára.

Ezek a problémák a számítógépes adatnyilvántartás óta éleződtek ki. Mozdonyvezetőink körében az elmúlt két-három évben számottevő fluktuáció, cserélődés nem volt. Nem igaz, hogy a régiek egyik évről a másikra elfejelették volna: *hogyan lehet takarékosan vezetni?* Azelőtt az egyik vontatási nem vitte a másikat, vagyis: ha a villamos energiából nem volt megtakarítás, akkor a dízeleknél sikerült, és fordítva. Azt pedig, hogy a környékbeli üzemfőnökségekhez képest nálunk miért nincs megtakarítás, *azért is nehéz lenne megmagyarázni, mert azoknak a gépein is — villany- és dízelmozdonyokon egyaránt — mi végezzük a 0, az 1, és a 2-es karbantartásokat.* Azt pedig még rosszindulatból sem lehet feltételezni, hogy az idegen gépeket a mi szerelőink gondosabban javítanák. A jelenleg forgalomban lévő négyfajta fogyasztásmérő pedig műszakilag és szubjektivitás szempontjából sem adhat reális értékelési alapot vagy végleges megoldást. Ismerjük a vasút gondjait. Értelmetlennek tartanánk ezek tudatában újabb összegeket kérni az ellentmondások megszüntetésére! De erre nincs is szükség, hiszen csak a rendelkezésre álló energiatakarékossági prémiumkeret központi elosztását kellene igazságosabbá tenni.

Az energiagazdálkodás egyéb fonákságaira már *Pitlik Gyula* dízelmozdony-reszortossal együtt világítanak rá. Eszerint a dízelekre megállapított fajlagos energiafogyasztási értékek között is jelentős ellentmondások feszülnek. *Előfordul, hogy a nagyobb teljesítményű mozdonyokra kevesebb a megállapított fajlagos érték, mint a kisebb teljesítményűekre.* Ez műszakilag nehezen vagy egyáltalán nem indokolható. Még akkor sem, ha tudjuk: a mozdonyok műszaki állapotától sok minden függ. Erre konkrét példaként az 1800 LE (1320 kW) teljesítményű M—41-es és a 600 LE (440 kW) teljesítményű M—44-es típusokat említik. *Ezeknél a mozdonyoknál saját tapasztalataik alapján a fajlagos üzemanyag-felhasználás nem áll arányban a gépek száz elegytonna teljesítménykülönbségével.*

Közös az érdek

— Az energiatakarékosságot egyéb tényezők is károsan befolyásolhatják. Így például a tolatási idő növekedése, a nem előírás szerinti vonatösszeállítás, a vonatterhelésben rejlő lehetőségek, hogy csak néhány példát említsek. Az átlagosnál több volt a pályaépítés, illetve -karbantartás miatti vágányzár és a lassújel is. Ennek következtében ha az előre jelzettnél is tovább kellett a mozdonyok motorjait járatni — márpedig sokszor kellett —, a dízelek sok gázolajat füstöltek el feleslegesen. Érdekességként említem: *augusztus 23-án vizsgálataink és a mozdonyvezetői okmányok szerint a különböző vonatokon Budapesttől — Miskolcon át Záhonyig 119-szer kellett jelzőre várni.* És ez csak egy nap és egy üzemfőnökség statisztikája! Ha ennek a töredékét sikerülne megszüntetni, akkor is jelentős megtakarítás adódna a vasútnál. De erről nem a mozdonyvezetők tehetnek. Ezért igazságtalan azzal büntetni őket, hogy nem kapnak anyagi ösztönzést — összegezi véleményét a műszaki üzemfőnök-helyettes.

Ahány ember — annyiféle vélemény. Az azonban valamennyiben közös, hogy a jelenlegi ösztönzési módszerek ellentmondásosak. Ezért is kell az új energiatakarékossági prémiumrendszer bevezetése előtt ismételten átgondolni a rendelkezéseket, s a legilletékesebbek: *a vontatási utazók véleményét is figyelembe venni.* Mert valamennyiünk közös érdeke, hogy a takarékossági ösztönzőnek szánt összegek nemes szándékunk ellenére rossz munkahelyi hangulatba ne torkolljanak.

Orosz Károly

KEDVEZ AZ IDŐJÁRÁS

Megkezdődött az előszállítás a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság ez évi áruszállítási terve 11,3 millió tonna. Ahhoz, hogy ezt az árumennyiséget fennakadás nélkül elszállíthassák szükséges, hogy egész évben folyamatosan fuvarozzanak. Ennek érdekében az elmúlt év végén a körzeti üzemfőnökségek bevonásával megkezdték az előszállítások szervezését. Felkeresték a jelentősebb mennyiségű árut fogadó vállalatokat és tájékoztatták őket a szállítási lehetőségekről, a kedvezményekről és a fuvaroztatókat előnyösen érintő változásokról.

Az érintett vállalatok kedvezően fogadták a vasút megkeresését. Erre utal az is, *hogy 14 fuvaroztatóval 860 ezer tonna áru szállítására kötöttek megállapodást.* Az előszállítási akcióban résztvevők közül az Alföldi TÜZÉP 195 ezer, a DÉLÉP 177 ezer, a hódmezővásárhelyi Közúti Építő Vállalat 145 ezer tonna áru fogadását vállalta.

Az előzetes adatok alapján megállapítható, hogy a szerződésben rögzített áruk közül *kavicsból 324, kőből 232, cecentből 95 ezer tonnát terveznek előszállítás keretében fuvarozni.* A tervek szerint március ígérkezik a legerősebbnek, ekkor közel 270 ezer tonna árut szeretnének a vállalatok feladni és fogadni.

A szerződések alapján már megkezdődött a szállítás. A januári rendkívüli kedvező időjárást kihasználva dolgoztak a kitermelő üzemek, s ennek eredményeként január közepéig csupán Csongrád megye területére 11 kővel, kaviccsal, és kohósalakkal megrakott irányvonat érkezett.

G. J.

Még nem történt baleset

Balatonkenesén veszélyes a leszállás

Fékez a vonat, Kenese következik. Behaladás közben kinézek az ablakon. Valamennyi vágány üres, a raktárin sincs egy kocsi sem, pedig ma munkanap van. Utas talán tíz, ha várakozik. Mit lehet írni egy ilyen kihalt állomásról? Döccenve megállunk. Gyors mozdulattal lelépek. Félúton már érzem, túl nagy a távolság a lépcsőtől a sárga kavicsig. *Bokám csaknem kifordul, amikor végre talajt érek.* A szomszédos ajtónál idősebb férfi hátat próbál leereszkedni, méltatlankodásának csak a végét hallom.

— *...a jegy árát megemelték, a peront nem...*

Valóban. Kényelmesen leszállni még a legalsó lépcsőfokról sem lehet. A fiatalabb korosztálynak ez talán nem is jelent problémát, de hogyan ugrál az, akinek már meszesek a csontjai, akinek izmai rég elvesztették rugalmasságukat? Mert ilyen utasok is vannak, rájuk is gondolni kellene.

— *Amikor az állomást átépítették, a vágányokat eredeti szintjükből kiemelték, de a peron feltöltéséről megfeledkeztek* — mondja a szolgálatban levő forgalmista. — A partszakaszon megszámlálhatatlan vállalati és magánüdülő áll, nyáron tömegesen érkeznek a nyaralók, bizony tekintélyes az idős emberek száma. Szerencse — és a vasút szerencséje is —, hogy eddig kisebb zúzódásokon kívül nem történt komolyabb sérülés.

— Felhívták az illetékesek figyelmét erre a balesetveszélyes állapotra?

— A főnökömet ezt jobban tudja, de ő most nincs itt, éjszaka szolgált. *A pályafenntartásnak szóltunk, azt válaszolták, nem rájuk tartozik.* Amíg a vezetők közül valaki saját maga nem tapasztalja a hiányosságokat, úgysem történik semmi.

Mit lehet erre mondani? Talán csak annyit: a lépcsőmagasságra emelt peronoknak nem csupán kényelmi, de balesetmegelőzési szempontból is jelentősége van. Annál is inkább, mivel a biztonságos utazás fogalmába a fel-, jelen esetben a leszállás is beletartozik.

T. Z.

Tiszaalpár, vasárnap délidőben

Negyven kilométeres sebességgel döcögni asztallap simaságú vidéken még akkor is unalmas, ha viszonylag kényelmes MDa motorvonaton utazunk a cél, vagy a vélt cél felé. Talán ezért oly jóleső érzés kilépni a meleg kocsiból a kellemes hőmérsékletű novemberbe. Itt, *Tiszaalpáron* aztán van idő megállapítani a csigatempó okát. Az állomás vágányhálózata — akárcsak a nyílt vonalé — 23 kilós, úgynevezett kis i-rendszerű felépítmény. Összehasonlításképpen: *a nyíregyházi kisvasúton ugyanilyen folyómétersúlyú sineken közlekednek a vonatok. Ott korszerűnek számít, itt elavult.* Akárcsak a felvételi épület, amelyen már mutatóba sem akad vakolat. Ha csak nem a kőművesek verték le, mielőtt újra bepucolnák habarccsal.

— *Nem...* — derül feltételezésemen a szolgálattevő és a málházó. — *A vakolat saját súlyától hullott le.* — Aztán, hogy valami biztatót is mondjanak hozzáteszik: — Bár tudomásunk szerint valóban tervezik a felújítást...

— És arról tudnak-e, hogy kevés híján ez a vonal is a koncepció oltárán végezte?

— Hogyne. Akkor sem értettünk egyet a szándékkal — igaz, közülünk nem kérdezték meg senki véleményét — *és most is azt tartjuk, hogy átépítésével jelentősen megrövidülne a Záhony—Kelebia útirányú vonatok menetideje,* tehermentesülne a szűk átbocsátóképességű szegedi vonal.

— Származik-e hátrány Tiszaalpáron a gyönge felépítményből?

— Föladásnál nem, a tsz-ek leginkább élőárut, a Háziipari Szövetkezet pedig vesszőkosarat indít útnak 99 százalékban export rendeltetéssel. A tizenkét tonnás tengelynyomást egyikkel sincs mód túllépni. Leadásban viszont csak félig megrakott kocsik érkeznek. A vetőmag, a műtrágya, a szén sokkal súlyosabb.

— Ma vasárnap van. Ennek ellenére az első vágányon álló négytengelyes kocsiból lapátolják ki a szenet.

— *Nálunk megszokott dolog, amint leadás érkezik azonnal kiürítik, akár tsz, akár áfész a címzett.* E tekintetben szerintünk a legnagyobb ösztönző erő még mindig a kocsiállás-pénz. A másik pedig a szállítatók és a vasút között kialakult és már hagyományosan jó kapcsolat. A kettő elegendő a gyors kirakáshoz. Nálunk legalábbis így van. Naponta két tolatós tehervonat dolgozik az állomáson, ha az egyik leadást hoz, a másiknak már vinnie kell az üreset oda, ahol esetleg szükség van rá.

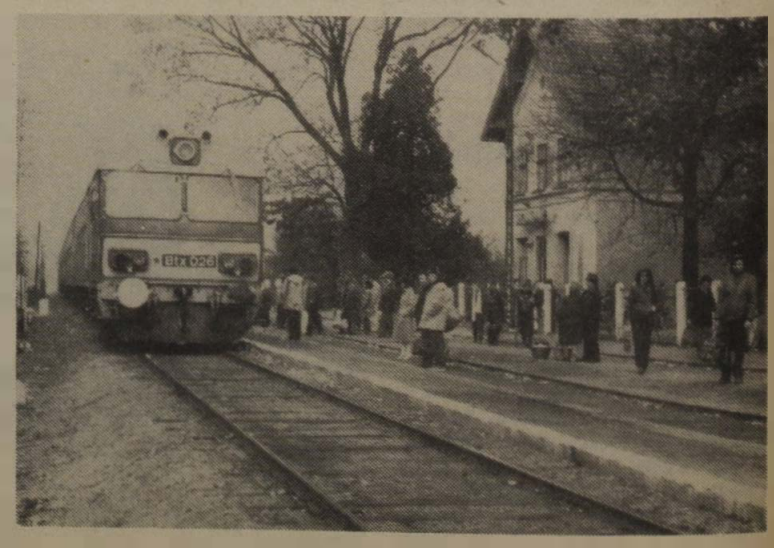
— Folyamatos a szolgálat?

— *Nem. Négy óra ötventől tizenkilenc óráig van forgalmi szolgálat. A kora reggeli és a késő esti vonatok lezárt vágányúton jönnek be az állomásba.*

— Melyek a személyforgalom legfontosabb jellemzői?

— Az utasforgalom alapját képező község Alpárból és Tiszaújfaluból egyesült Tiszaalpárra. Lakossága mintegy nyolcezer. Ebből körülbelül hatezren váltanak jegyet havonta, elsősorban rövid távolságra, legtöbben Kiskunfélegyházára. Említésre méltó a fővárosi munkahelyekre bejárók száma is, ők hétvégeken érkeznek, és hétfőn reggel indulnak vissza...

Tóth Zoltán



Személyvonat érkezett az állomásra

Kell a szén az országnak

Az oroszlányi vasutasok vállalták a többletmunkát

Az idén lesz harminc éve, hogy Oroszlányt városi rangra emelték. Ezt megelőzően egy évvel előbb készült el a bányásztelepülés hét vágányból álló vasútállomása. A város annak idején úgy épült ki, hogy a Tatabánya felől jövő sínpár és az állomás kis rendezőpályaudvara ketté osztotta. A felvételi épület, a raktár és a kocsijavító műhely az új város felőli részen helyezkedik el. A másik oldalon található a kertesházakból álló Borbála-telep.

Foglalt vágányok

— Tavaly szeptember óta mi is csak akkor látjuk a telep házait, ha a vonatokat megkerülve átmegyünk a túlsó oldalra — mondja Barasovich Jenő állomásfőnök. — Azóta bizony egy óra sem telt el itt úgy, hogy ne lettek volna foglaltak a vágányok.

— Mi történt végül is?

— A borsodi bányákban a múlt évben több helyen geológiai nehézségekből adódóan lényegesen csökken a termelés. A kormány úgy határozott, hogy a hiányzó mennyiséget Oroszlányban kell kitermelni. Itt ugyanis még bőségesen található szénvagyon és a bánya technikai felszereltsége is a legmodernebbek közé tartozik. Így történt meg, hogy a múlt év őszén a vasútnak is bejelentették: *Oroszlányban több mint a duplájára emelik a termelést, vagyis a napi 5-6 ezer tonna helyett 11-12 ezret hoznak a felszínre.* E mennyiségből nekünk 24 óránként — a korábbi háromezerötszázzal szemben — 6-8 ezer tonnát kell továbbítanunk.

— *Túl sok gondolkodási időnk nem volt* — folytatta az állomásfőnök. — *Az adott létszámmal és a nem éppen jó technikai felszereltségünkkel fogtunk hozzá a többletmunkához.* Előtte természetesen termelési tanácskozáson és brigádgyűlésen ismertettem a megváltozott helyzetet. Örömmel mondhatom, hogy munkatársaim többsége, annak dacára, hogy tisztában voltak a feladat súlyával, *vállalták a többletmunkát.* Állomásunk létszáma a vontatásiakkal együtt nyolcvanhárom. Mondanom sem kell: *az úgynevezett frekventált munkakörökben létszámhiánnyal küzdünk.* Emiatt az első időben nem bírtunk lépést tartani a bánya termelésével: óriási depókban állt a szén. Emlékszem, hogy a kocsirendezők lábszárig érő latyakban dolgoztak. *Kovács József, Tám István és Sámi Mihály* tolatásvezetők tartották bennük a lelket. De néha már ők is azt mondták: *„főnök elvtárs ezt már nem lehet sokáig bírni."*

A bánya is segített

— Segítséget nem kértek?

— De igen. Elsősorban az igazgatósághoz fordultunk. A helyzet ismeretében *Tongori Imre* vasútigazgató egy M 44 tolatómozdonyt irányíttatott hozzánk. Az Oroszlányi Szénbányák Vállalat vezetősége pedig *hét dolgozóját bocsátotta rendelkezésünkre kocsirendezőnek.* Ezek az emberek régebben a vasútnál dolgoztak. Nem kis meglepetésünkre azonban az orvosi vizsgán mindössze ketten feleltek meg. Ezenkívül bővítettük a kocsijavító műhely létszámát és speciális szerszámokat, villany- és lánghegesztő apparátokat is kaptunk. Szükség is van rá, mert előfordult már, hogy az ide irányított 400 kocsiból száz megrakás előtt javításra szorult. *Sok bajunk van például az EAS négytengelyes nyitott kocsikkal.* Miért, miért nem, nagyon gyengék az oldalmerevítő oszlopaik. Már új korában is kipúposodnak, ha megrakják szénnel.

Oroszlány teherforgalmának 93 százaléka szén, a többit export papírfa, az ócskavas és kis mennyiségben különböző árufélesség teszi ki.

Az állomáson mindössze egy 150 méternyi szabad vágányt látni. A többin hosszan sorakoznak az üres vagy a rakott vagonok. A felvételi épület felőli iparvágányon papírfát rakodnak. Az idő tavaszias.

Amott az egyik kocsirendező nem kék, hanem zöld munkaruhában integet zászlójával.

— *Kaszás Mihály vagyok* — mutatkozik be. — *Engem a bánya küldött ide az állomásra. Ez a munka számomra nem új, korábban ugyanis itt szolgáltam.*

Talpraesett fiatal

Az állomás végében egy szőke fiatalember birkózik a váltókkal. Olyan sűrűn kapja az utasításokat, hogy még bemutatkozásra sincs idő. Végül Barasovich Jenő mondja meg helyette:

— *Járás János* újfelvételes, de már teljes értékű munkaerő.

— Hentes a szakmám — mondja a fiatalember. — A vágóhídon dolgoztam, de ott nem éreztem jól magam, no meg itt többet is keresek. Nős vagyok, van egy kislányom. A fő ok mégsem ez: *meg akarom valósítani régi vágyam, mozdonyvezető szeretnék lenni . . .*

— *Ezzel a fiúval jól jártunk* — folytatja a beszélgetést a főnök. — *Kötelességtudó, határozott egyéniség, biztosan jó vasutas válik belőle.* Ebben nagy érdeme van Baráth Dezső és Horváth József váltókezelőknek, akik jól felkészítették erre a munkára. Pedig nálunk váltóőrnek lenni cseppet sem leányálom. 150-200 méterre vannak egymástól a váltók. Az állandó mozgás miatt a sorompót is gyakran kell kezelni.

— Mindig ilyen mozgalmasak a napok?

— Így megy ez mindig — válaszol a főnök. — Novemberben és decemberben volt olyan napunk, hogy 350 kocsival kellett bajlódni, de pedig csak háromszáz fér be.

— Ez hogy lehet?

— Engedélyt kértünk, hogy a bérelt vágányokat is elfoglalhassuk, és ami már ott sem fért el, azokat elvittük Környére. Csak így sikerült decemberben 162 ezer tonna szenet továbbítani. Ez majdnem duplája az 1981. december havi teljesítményünknek.

Jól jönne még egy kis támogatás

— Az idén milyen feladatok várnak Oroszlány állomásra?

— A múlt évihez hasonló lesz. Éppen ezért ránk férne a segítség. Az állomás már kicsi ehhez a teljesítményhez, tehát megérett a bővítésre. A frekventált munkakörökben dolgozók is megérdemelnék a nagyobb gondoskodást. *Nagyon megkönnyítené munkájukat, ha adóvevő-rádióval szerelnék fel a tolatómozdonyokat és a tolatásvezetőket.* Ezzel nemcsak az embereket kímélnénk meg a sok gyaloglástól, de gépi energiát is megtakaríthatnának vele.

Az oroszlányi vasutasok eddigi erőfeszítését, helytállását nemcsak a MÁV, de a termelővállalat vezetői is elismerték. Ezt bizonyítja *Varga Albertnak*, az Oroszlányi Szénbányák Vállalat vezérigazgatójának *Tongori Imre* vasútigazgatóhoz január 14-én írt levele is, amelyben a vezérigazgató megköszöni azt az erőfeszítést, amit a vasutasok tettek annak érdekében, hogy a bányákból felszínre hozott szén időben a rendeltetési helyére kerüljön.

Séra Sándor

Körzeti üzemfőnökség Rákosrendezőn

A főváros teherforgalmának egyharmadát bonyolítják le

— *Olyan mint egy nagyvállalat, csak éppen vállalati funkciók nélkül* — mondta Rákosrendezőről *Molnár Béla* körzeti üzemfőnök. Az 1981-ben kialakított üzemfőnökséghez egy trösztre való létszám, 2700 vasutas tartozik. Budapest teherforgalmának mintegy harmadát bonyolítják le. A forgalom nagy, a követelmények egyre szigorúbbak: vajon hogyan képes mindennek eleget tenni egy olyan üzemfőnökség, ahol a technikai fölszereltség — elsősorban Rákosrendezőn — a századelőt idézi?

A gurítás szünetében jólesik a meleg ital. P. Szabó Ferenc kocsimester, Groskopf Béla kocsirendező és László István tolatásvezető védőitalt fogyasztanak

Elavult technológia

Molnár Béla még keményebben fogalmaz:

— *Itt Rákosrendezőn valóban elavult a technológia. A gurítódombon levő két „királyváltón" kívül az egész elegyfeldolgozóban kézzel állítják a váltókat. A vagonokat a sarusok fékezik, mert még vágányfékünk sincs. Ferencváros hozzánk képest jó helyzetben van.*

Megkérdezem *Cséplő Zoltán* állomásfőnök-helyettestől, hogy vajon nem rivalizál-e egymással a két üzemfőnökség?

— *Semmi esetre sem* — válaszolta. — A ferencvárosiak a kelet—nyugati irányú teherforgalomban vesznek részt, a miénk a másik két égtájról jövő teherforgalom. Munkánkat nem is lehet egy az egyhez összehasonlítani. Talán ők jobban a figyelem középpontjába állnak, mi meg a háttérben dolgozunk.

Rákosrendező állomáson egy túlóra nélküli hónaphoz kétszáz új emberre lenne szükség A munkásszálló alkalmazottait is beleszámolva mintegy 450-en látják el a hatszázötvenre méretezett munkát. A legtöbb munkáskéz éppen a sarusoknál, váltókezelőknél és kocsirendezőknél hiányzik.

— A munkaerőgondokon csak a Vasúti Főosztály és az igazgatóság segítségével tudtunk úrrá lenni — mondja Molnár Béla. — Elsősorban nekik köszönhetjük, hogy hosszú évek után úgy tűnik stabilizálódott a kirendeltek létszáma. Átlagosan hatvanan dolgoznak nálunk.

— Sokan közülük nehezen vernek gyökeret — veszi át a szót az állomásfőnök-helyettes. — Valamilyen módon, talán nem is a saját hibájukból, a perifériára szorultak. *Teljesen felbomlott vagy éppen véglegesen fellazult család áll a hátuk mögött.* A bizonytalanság, a hontalanság érzése a munkájukon is tükröződik. Általában a fizikai munkakörökben fordul elő a legtöbb fegyelmi vétség. Megsértik a technológiai előírásokat, vagy ittasan jönnek be dolgozni. Vagy éppen be se jönnek. Hiába próbálunk a laktanyában — a munkásszállón — programot szervezni a munkaidő kulturált eltöltésére, inkább mást választanak az emberek. Persze általánosítani azért nem lehet.

Az elmúlt év eredményeiről azért elégedetten beszélnek mindketten. A forgalom valamelyest növekedett — *1982-ben 764 ezer kocsi gurult le a gurítódombról.* Ahogy évek óta, most is csökkent a vonatátrakások száma és ideje, javult a kocsigazdálkodás. S a partnerek többsége is megértette, hogy közös érdek a vagonok minél gyorsabb kirakása a kedvező időjárás adta lehetőségeket kihasználva egyre másra túlteljesítik a rakodási tonnaterveiket. A forgalom is mintha erősebb lenne a megszokottnál.

— Ennek csak örülhetünk — mosolyog a körzeti üzemfőnök. — Hiszen az év első három hónapja uborkaszezon a vasúti szállításban.

Nehéz a rongálást megakadályozni

Az év krónikájához hozzátartozik a két halálos üzemi baleset is. Az egyiket — Vácott — az ittasság okozta, a másik esetben Rákosrendezőn a kocsik közé szorult egy kocsirendező.

— A vizsgálat megállapította, hogy a dolgozó hibájából következett be a baleset, *de fény derült néhány — az esettel összefüggésben nem álló mulasztásra is.* Ezek megszüntetésére mindent megtettünk, így remélem idén nem lesz egyetlen halálos balesetünk sem.

A tárgyi balesetet sikerült, hacsak kis mértékben is az 1981-es szint alá csökkenteni.

— Valószínűleg ezek száma és értéke stagnálni fog a következő esztendőkben — veszi át újból a szót Cséplő Zoltán. — *Nagyon nehéz a kocsirongálódást megakadályozni addig, amíg kizárólag saruval fékezik a guruló vagonokat, s ilyen elavult technológiával dolgoznak.* Nem lehet mindig pontosan kiszámítani a féktávot. Amíg nem gépesítik ezeket a területeket, addig számolnunk kell az ilyen balesetekkel. Egyébként az a véleményem — bár ezzel sokan nem értenek egyet —, hogy hálunk az 58 forintos kocsifeldolgozási költségre 90 fillér olyan kár jut, amelyet felróhatunk a dolgozónak. Ez egy évben alig több mint 700 ezer forint. Szerintem a munkakörülményekhez képest ez nem túl sok.

Néhány évvel ezelőtt az is sok problémát okozott, hogy gyakran feltörték a vagonokat és megdézsmálták a küldeményeket.

— Sajnos, most is akadnak olyanok, akiket a plomba vékony cukorspárgája nem tarthat vissza attól, hogy — különösen nagy értékű szállítmány esetén — ne vegyen ki valamit a vagonból. Nagy értékű lopásra azonban az utóbbi időben nem került sor. Mióta az öltözők új épületbe költöztek, ahol látni lehet, ki jön, megy, azóta ott is kevesebb a probléma. De azért egyet nem tudok megérteni, *amikor évekkel ezelőtt külföldről géprongyként használt ruhák és öltönyök érkeztek az állomásra, éppen azok válogattak maguknak, akiknek a fizetése csaknem elérte a tízezer forintot.* Ebből ne futná akár egy öltönyre is?

A szakszervezetnek több lett a gondja

A szakszervezeti bizottság titkára, *Szalay László* szerint, ha nem is lehet forintra, fillérre kimutatni, de lényeges változás állt be az emberek gondolkodásmódjában: *nem hunynak szemet a dézsmálások fölött.* A szakszervezeti tagok, a bizalmiak saját jó példájukkal vehetik elejét a társadalmi tulajdon elleni vétségeknek.

Amikor másfél évvel ezelőtt létrejött a körzeti üzemfőnökség, jócskán megszaporodtak a szakszervezet gondjai. Addig hét szb fogta át a területet; két nagy állomás Vác és Szob, Sturovóig az egész fő vonal tartozik többek között hozzájuk és a Hámán Kató vontatási üzemegység.

— Az a hír járja a vontatási személyzetről, hogy azonnal szóvá teszik, ha úgy érzik sérelem érte őket.

— Erről nekem az a véleményem, hogy semmivel sem különböznek a többi vasutastól. Nincs a Hámán Kató üzemegységnél több probléma, mint az ország más területén.

— A közelmúltban nagy vihart kavart az utazási napló bevezetése. Hol áll most az ügy?

— *Nehéz erre válaszolni, ugyanis ismét változott a rendelkezés, most a menetlevélhez és az utazási naplóhoz kapcsoltak egy munkalapot is. Az az igazság, hogy mielőtt tavaly — a további feldolgozás megkönnyítése végett — bevezették az utazási naplót, meg kellett volna kérdezni néhány mozdonyvezetőt és vonatvezetőt, hogy mi a véleményük a kért adatokról, szükségesek-e vagy sem. Ez nem történt meg.*

— *Azt hiszem nem is a mozdonyvezetőkkel, hanem inkább a mozdonyokkal van több gond* — folytatta. — Eddig nem is éreztük a problémákat ilyen közelről. Most már ott tartunk, hogy a legszükségesebb javításokat, ha lehet elvégezzük magunk, csak a nagyjavításos munkákra küldjük a járműjavítóba a mozdonyokat. Nagyon hosszú az átfutási idő.

Nemcsak a gazdasági, hanem a szakszervezeti munka is sokat változott másfél év alatt. A hét helyett egyetlen információs jelentés készül az egyes állomások munkájáról, helyzetéről. Így új információs rendszert kellett kidolgozni. *A jogok nem változtak, de a felépítésnek megfelelően új módszereket kellett bevezetni.* A volt szakszervezeti bizottságok helyett üzemegységenként főbizalmi csoportokat hoztak létre, amelyek a gazdaságú súlyuknak megfelelően képviselik választóikat a döntéshozó testületben. A bizalmi testület jelenleg 67 főt számlál.

— Körülbelül fél évig tanultuk az új rendszert — emlékezik Szalay László. — Bár sokat javult a helyzet, azért még nagyon sok hiányosság akad. *Itt Rákosrendezőn nagy eredmény, hogy a szélfútta, rozoga bódék helyett konténerőrhelyek állnak, és sokat javult a tisztaság.*

Tavaly az éves bérfejlesztést a bizalmi testület minimális, néhány száz forintos változtatással elfogadta — amit nagy eredménynek tart az szb-titkár, mert az egész esztendő folyamán emiatt mindössze négy panasz érkezett hozzájuk. S hogy e kényes kérdésben sikerült egyetértésre jutniuk, sokat segített a pártszervezet és a gazdasági vezetés is. Igaz, hogy már a döntések előkészítésénél bevonják a főbizalmiakat.

Jóllehet a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség műszaki és szociális állapota — várhatóan a következő években — nem sokat javult, a gazdasági és társadalmi vezetők mégis bizakodók. Úgy érzik közös munkával, a magas szinten kialakult elvi kapcsolattal és a gyakorlati segítségnyújtással sikeresen vehetik az 1983-as év akadályait is.

Lakatos Mária

Ki minek mestere?

Több évi szünet után ismét megrendezték a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökségnél a *Ki minek mestere?* vetélkedőt.

Öt üzemeltető szolgálati hely, valamint a központi műhely 28 legjobb 30 éven aluli fiatalja mérte össze tudását, szakmai felkészültségét december 15-én és 16-án a vasi megyeszékhelyen. A fiataloknak többféle elméleti és gyakorlati feladatot kellett megoldaniuk.

A verseny legjobbjai a közeljövőben a fővárosban, országos versenyen képviselik majd a nyugat-dunántúliakat. Távközlés-technikai műszerész: 1. *ifj. Tarczi Kálmán* (Celldömölk), 2. *Devecseri György*, 3. *Kovács Ferenc* (mindketten a szombathelyi központi műhely dolgozói). Távközlés-technikai hálózatszerelő: 1. *Vincze János* (Szombathely, központi műhely). Távközlés-technikai bizber. műszerész: 1-2. *Rostás József* (Veszprém) és *Varga Miklós* (Szombathely).

(jakab)

Az ellenőrzés elmaradt

A vontatási kirendeltség után az állomáson folytatjuk ellenőrző utunkat. A II. vágányon már ott álltak a . . . 15-ös motor mellékkocsijai. A motorok pedig még valahol az állomás túlsó végén várakoztak. Megnéztük a kályhákat, a brikettet a tartókban és azt, hogy takarítottak-e.

— *Nézzük még meg a motorkocsik tűzoltó készülékeit, s aztán végeztünk is* — mondtam kollégámnak. Leszálltunk és vártuk a motorokat. Azok meg csak cammogtak. Már a gépkísérő is leszállt — jóval előbb, mint általában szokott. Jelzése pontos, precíz, félre nem érthető. A motorok a kocsiktól egy méterre megállnak, majd lágyan rágurulnak a vonatra. A gépkísérő „állva kapcsol". *Valahogy túl szabályos volt minden!* Mint egy oktatófilmben. Ilyen hamar híre ment volna, hogy ellenőrzést tartunk?

És amikor már fel akarunk szállni a motorba, nyílik az ajtó és kipirult kis emberkék, pöttöm kislányok zsibongva, sikongva, nagyon boldogan szállnak le a motorvonatból. Szó szerint szállnak — a piros sapkás bácsi karjai közt — egyenként. Aztán, ahogy földet érnek, lelkendezve mondják a magukét:

— *De jó volt! Jaj, de szép! Bácsi kérem, mikor vonatozhatunk megint?*

Amikor már mindenki a földön volt, 20-22 boldog kisgyerek kórusa harsogta:

— *Köszönjük szépen!*

Megkérdeztem tőlük:

— Nos, gyerekek, ki akar mozdonyvezető lenni? — A kis kezek mind a magasba emelkedtek, miközben harsány — *én, én, én!* — volt a válasz.

— A kislányok is? —kérdeztem. Csak egy kis cérnahangú, copfos szöszi válaszolt: — *Én igen!* Aztán boldogan vonultak az óvónéni után csivitelve, egymás szavába vágva újságolták élményeiket.

Olyan kedves, megható volt ez a jelenet, hogy mi közben elmulasztottuk a motorkocsik tűzoltó készülékeinek ellenőrzését.

Mihók Tamás

Az idős emberekért

A társadalmi összefogás szép példái

HÁZAT ÉPÍTETTEK A NÉGYGYEREKES ROKKANT NYUGDÍJASNAK

Már hagyomány, hogy minden évben más és más társadalmi rétegek, csoportok segítésére hívja fel a figyelmet az ENSZ. Tavaly az öregek évében főként az egyedül álló nehéz körülmények között élő nyugdíjasok támogatására fordítottunk fokozottabb gondot. A társadalmi összefogás szép példáját mutatták Budapesten, a központi hivatalok és intézmények dolgozói.

Kezdeményező szocialista brigádok

— *Arra törekszünk, hogy ne váljon kampányszerűvé a segítés, az odafigyelés* — mondja Tóth Jánosné szb-titkár. — A törődésünk nemcsak arra az egy esztendőre szól. Ezt ma már tényekkel is igazolhatjuk, hiszen 1981-ben a rokkantak kerültek a figyelem középpontjába, *de szocialista brigádjaink ma sem feledkeznek meg a hátrányos helyzetű, mozgásukban korlátozott emberekről.* A vasút balesetveszélyes munkaterület. Éppen ezért a dolgozóknak nem közömbös, miként élnek a mozgássérült hajdani vasutasok. Az ÜGH egyik szocialista brigádjának a tudomására jutott, hogy mintegy 30 négyzetméteres, kis falusi házban, négy kiskorú gyermekével él egy rokkant nyugdíjas. A brigád elhatározta, társadalmi munkával építenek számukra egy szobát és a régi lakrészt is tatarozzák. *Az építőanyag árát a kommunista műszakokból származó pénzből fedezik majd.* A beszélgetéskor kiderült, hogy a társadalmi munkából származó pénz igen jelentős összeg, 400 ezer forint. A területünk főként alkalmazotti értelmiségiek és hivatalnokok. Sok közöttük a nő és a családanya. Nem kis áldozatot kívánt tőlük, hogy ezt az összeget előteremtsék. *Kocsit tisztítottak, raktárt rendeztek és a jegynyomda dolgozóinak a munkájába is besegítettek.* Ezt a pénzt elsősorban az idősek megsegítésére fordítják.

— Az elmúlt évben a szocialista brigádok segítségével sikerült feltérképezni, hol és hogyan élnek a hatvanas években nyugállományba vonult idős emberek. *Levelet küldtünk az ország számos területén élő vasutas nyugdíjasoknak és találkozóra hívtuk őket.* Rengeteg választ kaptunk. A levelekből kiderült, örömmel fogadják az invitálást. De sajnos jó néhányan arról tájékoztattak bennünket, hogy már nem képesek otthonról kimozdulni. Sokan betegeskednek és ágyhoz kötöttek. Ennek ellenére megpróbáljuk tartani velük a kapcsolatot, és anyagi támogatásban részesítjük a leginkább rászorulókat. Egy 77 esztendős mozgásképtelen néni arról írt, hogy nagyon rossz körülmények között él. Kiszámította például, hogy naponta nyolc brikettet tüzelhet el, ahhoz, hogy a szén tavaszig kitartson. *Szerencsére az egyik szocialista brigád elvállalta az idős asszony patronálását.*

Segélyt kapnak a rászorulók

A nyugdíjas-találkozók egy részét már tavaly sikeresen lebonyolították. Az idén tovább szervezik. Az idős embereknek ajándékokkal és műsorral kedveskedtek. *Minimum 500 és maximum 1500 forint segélyt fizettek az arra rászorulóknak.* A szakszervezet arra nagy gondot fordít, hogy a nyugdíjasok is szép számmal vegyék igénybe a vállalat kedvezményes üdülőit. Az öregeket azonban nemcsak anyagi támogatásban részesítik. Tavaly 700 nyugdíjas hallgathatta a Vigadóban a MÁV Szimfónikus zenekar hangversenyét. A Közlekedési Múzeumban nyugdíjasnapokat tartottak, ahol idegenvezetésről és filmvetítésről is gondoskodtak az érdeklődőknek.

— *Szeretnénk tartós kapcsolatot kiépíteni a nyugdíjasokkal.* — folytatja Tóth Jánosné — A Vasúti Főosztály például 500 tagú nyugdíjas csoportot hozott létre. Így ők szervezett keretek között, rendszeresen járhatnak klubestekre és kedvük szerint részt vehetnek bármilyen szabadidős programban. Az eddigi tapasztalatok kedvezőek. Nemrég a Távközlő Biztosítóberendezési Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága nyugdíjas csoportot szervezett. Ez ideig nyolcvanan jelentkeztek. A hajdani vasutasokat érdekli, hogyan fejlődik ma a vasút. Éppen ezért a rendszeres tájékoztatásukról sem feledkeznek meg. Sok helyen arra is rájöttek, hogy vissza kell adni az idős emberek önbizalmát. A jegynyomdában és a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben *az elmúlt évben visszahívták a régi, ismert nevű szakembereket.* Ezzel is bizonyították, hogy igen is szükség van az egykori munkatársakra. Szakmai tudomásuk, ismeretük, tapasztalatuk a kollektíva hasznára lehet, és ugyanakkor a jó egészségnek örvendő nyugdíjasokat ismét bekapcsolhatják a társadalom vérkeringésébe.

Nyugdíj-előkészítés

Mind fontosabb szerepet kap a nyugdíj-előkészítés. Tavaly a középszervi szakszervezeti bizottság TT-bizottságának szervezésében a leendő nyugdíjasok közül *több mint százan vettek részt tájékoztatón.* Itt mindenki pontosan megtudhatta, milyen kedvezményekben részesülhet és mire kell figyelnie, ha majd nyugdíjba megy. Aprólékosan megvitatták, hány esztendei munka után, milyen összeg jár. Arról is tájékozódtak, hogyan kell eljárni a nyugdíjazáskor? A nők közül sokakat az érdekelt, hogy a néhány esztendős munkakiesés, milyen következményekkel jár? *A nagyszámú érdeklődő bizonyította, hogy szükség van az ilyen jellegű tájékoztatásra.*

Az elmúlt évben a vasutas-szakszervezeti tagok és vezetők egyaránt nagyon jó munkát végeztek. Nem sajnálták az időt és a fáradságot, hogy kapcsolatot teremtsenek az egykori vasutasokkal. Számos kezdeményezés bizonyítja, hogy össze lehet fogni az öregeket és a rendszeres informálódás lehetővé teszi a szervezettebb segítséget. Az elhagyatottan élő, gyakran mozgásképtelen idős embereknek már a puszta érdeklődés is jólesik. A kisebb-nagyobb anyagi támogatás nem oldja meg teljesen a gondjaikat, de könnyebbséget jelent.

-lya

A kapuk nyitva maradtak

Amikor nyugdíjba vonuló munkatársainkat köszöntjük, s felidézzük velük a múltat, mindig színes epizódokkal gazdagodik a vasút történetének krónikája. Így volt ez a legutóbb Szentesen is, amikor *Szőke Pál* üzemfőnök és *Rácz Sándor* szb-titkár köszöntött hat nyugdíjba vonuló dolgozót. Ők hatan becsületes munkás élettel szolgálták kenyéradójukat, a vasutat. Amikor a kiszolgált vasutasoknak megeredt a szavuk, érdekes életek villantak fel.

Kiss Sándor raktárnok így emlékszik vissza:

— Vasutas dinasztia tagja vagyok. Édesapám pályaőr volt. A Szentes környéki újvárosi őrházban születtem. Öten voltunk testvérek. Fiatal koromban négy évig szabóinas voltam, de nem kaptam mindig munkát, a vasút viszont biztos munkahelynek számított és így én is vasutas lettem. Tíz évig voltam pályamunkás. A sportkörön keresztül a foci is a vasúthoz kötött.

— A nehéz időkben is hű maradtam munkaadómhoz. A felszabadulás utáni inflációs időkben egy heti fizetésemért egy tojást kaptam, mégis komolyan vettük a jelszót: *„Arccal a vasút felé"*. Szentül hittük, hogy lesz még magyar vasút. Sokáig máról holnapra éltünk, de azért nem csüggedtünk.

Kiss Sándor legutóbb átmenesztő raktárnok volt, most, 42 évi szolgálat után, ebből a beosztásból ment nyugdíjba.

Nagy Mihály gócponti kocsiintéző arcán mély rovásokat húzott az élet és a nagy idegmunkával járó beosztás, mégis vidáman fogadta a jókívánságokat.

— Szegeden a Felsőipariskolában végeztem, amelynek jó híre volt az egész országban. Őt helyre is hívtak dolgozni. Azért jöttem a vasúthoz, mert szüleimet nem akartam magukra hagyni. Én voltam a legfiatalabb gyerek a családban, és már csak én voltam otthon Szegváron. A vasút jó lehetőséget adott, hiszen napponta hazatérhettem. *Negyven évi szolgálat van mögöttem.* Én átgondoltan készültem a nyugdíjas életre történő váltóállításra. Utolsó szolgálatom ugyanolyan mozgalmas és szabályszerű volt, mint a többi.

Rózsavölgyi Ferenc dízelmotorszerelő 36 évig dolgozott a MÁV-nál. A *Munka Érdemrend* bronz fokozatának és a *Kiváló Vasutas* kitüntetés birtokosa.

— A derekegyházi uradalomban dolgoztam és a katonaság elől menekültem a vasúthoz. Ám ez az elhatározás kevés lett volna. A motorgarázs műhelyben jelentkeztem munkára. Minden különösebb magyarázat nélkül egy főtengelyre kellett részerelnem a hajtórudat. Akkor már a vasas munka értője voltam, így sikeresen megbirkóztam a feladattal. A munkának nálunk becsülete van. Régen a szabadban fekve hóban javítottuk a vasúti motorkocsikat. Ma sokkal jobbak a munkakörülmények. Bizonyára hiányozni fog a napi munka megszokott ritmusa, de ha egyet gondolok, átlépek a motorgarázsba, mert a szomszédban lakom.

Vaczkó Istvánné élete nyitott könyvként tárult fel, melyből néhány sort így húzott alá:

— *Nem szégyellem, hogy kocsitisztító voltam.* Szerettem a minden szolgálatban megújuló mozgalmas életet. Ragaszkodtam a vasúthoz, mert közel laktam a munkahelyemhez, ami sok szabad időt biztosított családom számára, a két gyerekem neveléséhez. Női szabó a tanult szakmám. Most még több lesz a szabad időm, amelyet főként gépi hímzéssel fogok eltölteni.

Gere János vonatjelentő őr volt a Szentes-Hékéd megállóhelyen. Pályamunkásként edződött kemény emberré, *vonalbejáróként sok ezer kilométer van a lábában.* Negyvenegy év után tette le a szolgálatot. Életének új szakaszában a mezőgazdaságban még teljes értékű munkásként akar dolgozni.

Rácz Sándor szb-titkár köszöntésében arra emlékeztetett, hogy a fiatalok a nyugdíjba távozóktól tanulták meg a vasút szeretetét és a munka megbecsülését, tőlük, akiknek munkakönyvében csak egyetlen bejegyzés van. Volt főnökségük mindig szívesen várja vissza nyugdíjasait, az egykori munkatársakat, úgy is mint látogatókat, s ha nyugdíjazásuk alatt dolgozni kívánnának, akkor is számítanak rájuk. *A kapuk nyitva maradtak . . .*

Fogas Pál

Munkásőr-emlékszoba Hatvanban

Látogatók az emlékszobában
(Szabó Sándor felvétele)

Megalakulásának 25. évfordulóját ünnepli a *Zalka Mátéről* elnevezett hatvani munkásőregység. Tagjai közül legtöbben a vasúti csomópont, a Lenin Termelőszövetkezet, a Cukor- és Konzervgyár dolgozói közül kerülnek ki. A kezdeti időszaktól a mai napig, akik felöltötték az acélkék egyenruhát, a termelőmunkában való példamutató helytállás mellett, önként vállalták a fegyveres elkötelezett társadalmi tevékenységet. Részt vesznek a társ fegyveres testületekkel karhatalmi feladatok ellátásában, a város szépítésében, a közművelődési intézmények patronálásában, de lehetne még sorolni meganynyi vállalásukat.

Munkájuknak a kiképzésben, a társadalmi és közéleti tevékenységben elért sikereiknek állít emléket *a nemrég — a városi pártbizottság székházában — létesített munkásőr-emlékszoba is, melyet az egység tagjai hoztak létre.*

Ankét az áruvédelemről

Közös összefogással eredményesebb a munka

Az áruvédelemről rendezett ankétot január 20-án a mátészalkai körzeti üzemfőnökség. A megbeszélésen a vasút szakemberein kívül jelen volt a Volán és a városi-járási rendőrkapitányság képviselője, valamint a körzet valamennyi állomásfőnöke.

A múlt évben közel 125 ezer forint árukárt állapítottak meg a területen — mondta vitaindítójában *Puskás István* üzemviteli helyettes. Ez elsősorban a szakszerűtlen rakodásból, a helytelen rögzítésből és a nem utasításszerű tolatásokból származott. Az utóbbiból eredő károkozásokért a vasút szigorú felelősségre vonásokat alkalmazott: *a múlt évben 62 esetben szabtak ki büntetést.*

A minőségi szállítás, a feladott értéktárgyak megóvása érdekében a vasút rendészeti szervet hozott létre. *A rendészek tavaly 17 esetben tettek rendőrségi bejelentést dézsmálás észlelésekor.* A legtöbbször cukor és italáru volt a feltört vagonokban. Az áruvédelem területén 1982-ben Vásárosnamény, Nyírbátor és Mátészalka állomáson végezték a legeredményesebb munkát. Ezeken az állomásokon sok segítséget nyújtottak a tanácsi megbízottak is.

Az ankét részvevői elhatározták, hogy közös erővel csökkentik az árukárokat, a szalkai vasutasok pedig mindent megtesznek azért, hogy az árut sértetlen állapotban továbbítsák rendeltetési helyére.

Zsoldos Barnabás

LEGJOBB A MEGYÉBEN

Szakmaközi bizottság Celldömölkön

Vas megyében Celldömölkön működik az egyik legjobb szakmaközi bizottság. Titkárával, *Bakos Sándorral*, a celldömölki építési főnökség előkalkulátorával beszélgetünk.

— Mikor alakították meg a szakmaközi bizottságot Celldömölkön?

— *1960 októberében. Jelenleg 12 szakszervezeti bizottságot fogunk össze. Ezen felül koordináljuk, segítjük öt különböző szövetkezeti szakszervezeti bizottság munkáját is. Az irányítást 11 tagú vezetőség és 3 tagú számvizsgáló bizottság végzi. Ezekben a különböző szakmai szakszervezetek képviselői kaptak helyet.*

— Milyen munkabizottságaik vannak?

— Öt bizottságunk működik; a termelési és műszaki, a közművelődési, a kereskedelmi társadalmi ellenőri, az egészségügyi és szociálpolitikai, és a tömegsport.

— Mivel foglalkoznak?

— *A fejlődő város közművesítésében különösen sokat segítünk. Az út-, járda- és a csatornaépítés nagy részét társadalmi munkában végezzük.* Nagy szükség van munkánkra, hiszen jelenleg két lakótelep — a Kinizsi és a Zalka Máté — épül Celldömölkön. Tavaly a településen 9 kilométer hosszú járda készült el társadalmi munkában. Nagy része van a szakmaközi bizottság szervező és irányító tevékenységének abban, hogy 1982-ben a tervezett 7,5 millió forintos társadalmimunka-értékkel szemben 9 millió forintot ért el a lakosság.

A szakmaközi bizottság támogatja az idősek napközi otthonát. Több sportolásra alkalmas kispályát építettek különböző vállalatoknál, üzemeknél. Kirándulásokat szerveztek Székesfehérvárra, Hévízre és Keszthelyre. *Felkarolták a nyugdíjasokat is.*

Végezetül arról érdeklődtünk Bakos Sándortól, hogy a szakmaközi bizottság hány vasutast irányít és milyen az aktivitásuk?

— *A 4500 szervezett dolgozónak több mint a fele vasutas. A termelési és a műszaki bizottság vezetője a vontatási üzemegységnél dolgozik.* A többi bizottságban is sok vasutas tevékenykedik. A vasutasok aktívan részt vállalnak a különböző munkálatokban és nagy számban megjelennek a rendezvényeken is. Nem akarok szerénytelen lenni, de a celldömölki vasutasok mozgatói, meghatározói a szakmaközi bizottságnak.

Sz. Jakab István

Milyen frizurát csináljak neked? — kérdezi babájától a kis óvodás
(Dobos Péter felvétele)

Vasutas munkásőrök kitüntetése

Évzáró zászlóaljgyűlést tartott január 25-én a Vörös Csillag Érdemérmével kitüntetett VIII. kerületi „Asztalos János" Vasas Munkásőr Zászlóalj. Ebben az egységben teljesít szolgálatot a budapesti vasútigazgatóság huszonhét tagú szakasza is.

A *Markotányos Imre* parancsnoksága alá tartozó kis egység ez alkalommal kilencedszer nyerte el a *Zászlóalj Kiváló Szakasza* megtisztelő címet. A vasutas munkásőrök ezzel már három vándorzászlót mondhatnak örökösen magukénak.

A kitüntetést *Gál János*, a VIII. kerületi pártbizottság első titkára, illetve *Arató István* egységparancsnok adta át a Ganz-MÁVAG kultúrtermében a szakasz parancsnokának.

S. R.

Vasutas eszperantisták munkaülése

Szakszervezetünk székházában a vasutas eszperantó szakosztály *január 29-én Budapesten tartotta évi munkaülését.* Az ország nagyobb vasúti gócpontjain és az igazgatósági székhelyeken működő 20 vasutas szakcsoport küldötte, a meghívott vendégek jelenlétében tárgyalta a vezetőség 1982. évi beszámolóját, s az 1983. évre előterjesztett munkatervet és költségvetést.

A küldöttek jelentős számban vettek részt a beszámolót követő vitában és értékelték az elmúlt év eredményeit. A munkaterv és a vendégek hozzászólásai egyaránt előre mutattak a következő nagy feladatra, a 68. egyetemes eszperantó kongresszus Budapesten történő szervezésével és megrendezésével kapcsolatos tennivalókra. Erre a világkongresszusra mintegy ötezer résztvevőt vár a rendezőség. A Budapest Sportcsarnokban a szokásos hivatalos programon kívül magas színvonalú, változatos kulturális, különböző szakmai és idegenforgalmi rendezvényt készít elő *(A kongresszus időpontja 1983. július 30-tól augusztus 6-ig tart).*

A kocsivizsgáló

Foglalkozása kocsivizsgáló lakatos.

Az utasok gyakran láthatják őt az állomásokon, amint kezében a hosszú nyelű kalapáccsal kopogtatja a személykocsik kerekét. Megnézi azt is, hogy feszül-e a vonóhorog és nincs-e rendellenesség a fékberendezésben.

A vizsgálat sokszor — különösen az átmenő gyorsvonatoknál — csak néhány percig tart, de a biztonságos közlekedés érdekében erre is szükség van.

Legutóbb az egyik csatlakozó állomáson vonatra várva beszélgettem egy kocsivizsgáló lakatossal.

— A mi foglalkozásunk is, mint általában a vasutasoké, felelősségteljes — mondja. — Ha én nem veszek észre például egy kiolvadt csapágyat, vagy egy repedt kerékabroncsot, akkor abból baleset is lehetne. Fontos követelmény a jó szem és a kitűnő hallás, valamint a szakmai hozzáértés és a sokéves gyakorlat.

— Előfordult-e már, hogy műszaki hiba miatt ki kellett sorozni egy kocsit a szerelvényből?

— Volt már rá példa, de szerencsére ez nem gyakori. Én évekig dolgoztam a járműjavítóban, először mint lakatos, később a kijavított kocsik átvevője, tehát mint meós. Ebben a munkakörömben nem voltam népszerű ember, mert a legkisebb hiba miatt is visszarendeltem a kocsit a munkapadra. A lelkiismeretesen kijavított járművek ritkán hibásodnak meg.

— Mivel tölti a szabadnapját?

— Van egy hétvégi telkem. Legtöbbször ott kertészkedem. Sokszor elkísér a kisunokám is. A fiam Győrben végzett a villamosmérnöki karon. Ő is vasutas lesz. Gyakran beszélgetünk a szakmai gondokról, a vasutaséletről...

Dávid József

Otthona a szépnek – a művelődésnek

Múlt és jelen a győri vasutasok Arany János Művelődési Házában

Forgalmas helyen áll Győr város egyik legjelentéktelenebb külsejű épülete. A földszintes, kiugró párkányzatú, sátortetős létesítmény olyan, mint egy nagy falusi épület. Számomra kisgyermek korom óta egyet jelent a kultúrával, a kedves, vidám szórakozással, a feledhetetlen bábelőadásokkal, *Beethoven* és *Brahms* szimfóniáival, és még sok szépséggel...

A kiálló eresz eltakarja a főbejárat fölötti felírást: *„Arany János Művelődési Ház."* A bennszülött győriek egyszerűen csak így emlegetik: *„a vasutas"*. Miért? Mert a tősgyökeres győri számára — legfőképpen a szervezett munkásság számára! — egyet jelent a kultúra keresésével és megtalálásával, befogadásával, a dalárdával, az eszperantó nyelvtanfolyam égisze alatt megrendezett munkásképzéssel, a munkásgyűléssel, a barátsággal, a jövő kovácsolásával, mindazzal, ami emberré, céltudatos emberré tette a fűtőt, a mozdonyvezetőt és a többieket.

Mit jelent a „vasutas", a mai Arany János Művelődési Ház, a ma emberének?

Ugyanaz, mint fölépülésének évében 1900-ban: *otthona a szépnek — a művelődésnek.* Változatlanul közkincse nemcsak a vasutasoknak, de mindazoknak, akik fogékonyak a szépre, a jóra, és rohanó világunk ellenére is hajlandók elfogadni mindazt, amit a művelődési ház gazdag programja kínál...

Vajon mit kínál ez a művelődési ház a vasutasoknak és a város lakosságának, és mit fogad be, mit vesz birtokba az érdeklődők serege? Erről beszélgettünk *Ludván Ilona* igazgatóhelyettessel, *Pozsonyi Mátyás* népművelővel és *Vincze Sándornéval*, a könyvtár vezetőjével. Nekik és társadalmi segítőtársaiknak köszönhető, hogy mai valóságában feltárul előttünk az a világ, amely a vasutas művelődési házban él, és kedves, hasznos időtöltést kínál mindazoknak, akik a művelődés iránt érdeklődnek. A gazdag kínálatból csupán ízelítőt, mindössze röpke bepillantást adhatunk.

A művelődési ház tevékenységének gerincét, a továbbképzések, az előadások, a különféle — gyakran eseményekhez kapcsolódó — kiállítások, rendezvények, tanfolyamok, szakkörök és klubok munkája alkotja. *A múlt esztendőben például huszonkét értékes tudományos, történelmi, politikai, egészségügyi, pedagógiai előadás hangzott el és két emlékezetes kiállítás volt.* Az egyik a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulójára készült, a másik a hazánkból elszármazott világhírű művész *Vasarely* munkáit mutatta be. Mindkettőnek nagy sikere volt. Eredményesen fejeződött be négy nyelvtanfolyam: *két német kezdő, egy német haladó, és egy angol haladó tanfolyam.*

Az összeszokott, állandó közösségek közül találkahelye a művelődési ház hat klub tagjainak. Ezek között van az ifjúsági, a gyermek, az öregek, a tánc, a könyvbarát és a szőnyegszövő. A szakköri közösségek közül hetet számlálnak a „vasutasban". Van fotó-, eszperantó-, bélyeg-, rejtvény-, honismereti, gyűjtő- és modellező szakkör. Valamennyinek megvan a maga terve, a maga feladata, gondja, eredménye, sikere, öröme. A honismereti szakkör például egészen szűk, de rendkívül érdekes világot kutat: *a vasutasokét. Hónapok, évek munkája fekszik majd abban a tanulmányban, amelyet a vasút történetéről készítenek* és abban a kiállításban, amelyet a témakörben megrendeznek.

A legrégibb és legaktívabb szakkör az eszperantó, már sok örömteli együttlétet jelentett tagjainak. A legutóbbi élménysiker egy nemzetközi eseményhez fűződik: tavaly rendezték meg Balatonfüreden a 34. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Találkozót. A győri vasutas eszperantisták közül ketten főrendezői tisztséget láttak el. Három szakköri tag pedig a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetségnek a tagja. A csoport vezetője: *dr. Ferenczi Imre* főorvos, aki az Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetségnek a titkára.

A klubokon és a szakkörökön kívül otthont kapnak még a művelődési házban a szocialista brigádok, a formációs tánccsoport és a Dolgozók Önálló Általános Iskolájának négy osztálya. A táncosok jó eredményét dicséri, hogy a kis közösség igen hasznosan tölti el szabad idejét: eredményük megyeszerte ismert. Szívesen hívják őket szerepelni az iskolák, a KISZ-klubok és a környező községek művelődési közösségei. Munkájukat és eredményeiket nemcsak a lelkes közönség, hanem a megyei tanács vb művelődési osztálya is elismeri: *nemrég 10 000 forintot kaptak további céljaik sikeres megvalósításához.*

A Dolgozók Önálló Általános Iskolájának itt működő négy osztálya között az emelt szintű osztály, az úgynevezett művelődési osztály is itt van. A csoport húsztagú és ők a vasutas művelődési ház nyújtotta lehetőségekkel is élnek: *együtt járnak moziba, színházba, könyvtárba és már a komoly zenét is meghallgatják.* Nagy eredmény ez, hiszen, akik felnőtt fejjel ülnek be az iskolapadba azok már többet vállalnak, mint segédmunkás vagy betanított munkástársaik. De ők nemcsak beülnek az iskolapadba, nemcsak tanulnak ott is, meg otthon is, hanem azt a művelődési többletet is vállalják, elfogadják, feldolgozzák, elmélyítik, amelyet nekik a művelődési házban szervezetten felkínálnak. A tanulók többsége nő, feleség, anya, aki a tanuláson kívül napi nyolc órában ellátja a munkáját, utána otthon a családját.

Külön épületben, mégis szerves egységben a művelődési házzal, található a könyvtár. A főépület első emeletén *majd tízezer kötet várja a könyvek és az olvasás híveit.* Az eredmény meglepően jó A múlt esztendőben csaknem 22 ezer kötetet kölcsönöztek a dolgozók. A beiratkozott olvasók száma: 936. A látogatók száma majdnem 6000. A múlt esztendőben 777 új kötettel gyarapodott az állomány.

Az Arany János Művelődési Ház hivatásos és társadalmi munkásai a jövőben is fontosnak tartják, hogy a vasutas dolgozóknak a szabad időben hasznos nevelő és szórakoztató műsort biztosítsanak.

Sindulár Anna

Fiúkórus a kőszegi MÁV-nevelőotthonban

A kőszegi MÁV-nevelőotthon fiúkórusa és fúvósnégyese január 16-án nívós hangversenyt adott Budapesten, a Munkásmozgalmi Múzeum aulájában. A kórus műsorán többek között *Händel-*, *Kodály-*, *Bárdos*-művek szerepeltek, melyeket a szép számú közönség igen nagy tetszéssel fogadott.

A 60 tagú énekkar 10 évvel ezelőtt alakult és *Gráf László* karnagy vezetésével három ízben szerepelt a Magyar Rádióban, az *„Éneklő ifjúság"* című műsorban. Az elmúlt időkben több esetben jártak külföldön is. Két alkalommal Ausztriában Kirschlag, Linz és Wels városokban, majd 1982-ben az olaszországi Firenzében. A legnagyobb hazai siker 1980-ban született, amikoris a megyei művészeti szemlén az *„Év kórusa"* címet nyerték el.

A nevelőotthon élete tehát nemcsak a tanulásra, sportolásra korlátozódik, hanem a zenei képzésre is kiterjed, ami a pedagógusok, nevelő tanárok munkáját dicséri.

A nevelőotthon épülete

Gráf László az énekkart vezényli, a zongoránál Gráf Lászlóné

A fúvósnégyes tagjai

Füléné Hartai Katalin tanárnő a 2-ik osztályosokkal

(Tenta György képriportja)

Csivitelik a verebek

Csak a balga ember vonhatja kétségbe, hogy valami furaság van e csupán geometriailag gömbölyű Földünkön; legutóbb éppen a szárnyasok figyelmeztettek erre. Január utolsó napjaiban — mikor is a napi középhőmérséklet tizenkét fokkal volt magasabb a százéves átlagnál —, a Salgótarján környező erdős domboldalakban megszólalt a feketerigó és a széncinege: a szokásosnál másfél-két hónappal hamarább jelezték a tavasz közeledtét. Az északi vándormadarak — a süvöltők, a léprigók és a szőlőrigók — viszont át se köszöntek Európa északi vidékeiről Nógrádba, jóllehet más években már október-november tájt oda húzódnak a zordon távolból. Eszerint ezen a télen északon sem volt rossz nekik, mivelhogy ott sem dideregtetett az idei, enyhe tél.

S milyen hír érkezett a franciaországi Bretagne-ból? A bretonok lakta félsziget három városában — Brestben, Morlaixban és Landvisiau-ban — a tojás árának esése miatt tiltakozó farmerek 30 ezer tyúkot engedtek szabadon az éj leple alatt. A városkák polgárai éktelen kotkodácsolásra ébredtek ama péntekről szombatra virradó hajnalon, s kell-e mondani, mekkora fejetlenséget okoztak a forgalomban a tiltakozó szárnyasok. Végezetül álljon itt még egy madár szabálytalan cselekedete, leányaim Pityujáé, a beszédes kedvű papagájé, aki a minap emígy kiáltott fel: „Ma meg mi drrágult meg, arrranyom?"...

Hogy miként tiltakoztak a breton tyúkok, nem tudom, márcsak azért sem, mert a francia kotkodácsolást nem értem. De hogy honnan az ördögből tanulhatta meg a mi Pityunk a „drágulni" szót, végképp nem sejtem. A rádióból nem, az bizonyos, ott ugyanis csupán árrendezésekről szólnak. Néhány hete a személygépkocsikat árrendezték, az óév végefelé a benzin literenkénti ára változott meg, s mint emlékezetes, tavaly a távolsági közlekedés állami támogatása csökkent. Ám hogy drágább lett volna ez, vagy az, ilyent a jól nevelt rádió nem mond. S Pityu nem autózik, nem dohányzik, nem iszik kávét, az ízletes fürtös köles áráról pedig nemigen tájékozódhat: csak jó magaviselet esetén, hétvégi csemegének kapja.

Nyilvánvaló: Pityu hallgatózik. S mert kalitkája túl közel van a gyerekszoba konyhára nyíló ajtajához, minden bizonnyal felfigyelt hitveském gyakori töprengéseire, amely rendre így kezdődik: „Nem értem..." Nem értem, hogy egy százassal mentem ki a piacra, nem is vettem semmit, hová lett a százas?! És számolni kezd: ez ennyibe került, az annyiba, amaz meg amannyiba... még jó, hogy egy százasból kijöttem.

Elképzelhető persze, hogy amit életem párja nem ért, azt családunk papagája érti. Őt ugyanis, amikor hathetes korában eladták nekünk, meggyűrűzték. Tenyésztője alumínium gyűrűt erősített a lábára, hogy panasz esetén — például ha Pityu nem beszélne — lehessen reklamálni. De hát a meggyűrűzött Pityu beszél, még azt is mondja, amire nem tanították — úgy látszik, ért a begyűrűzésekhez. Tudja, hogy a piacon azért amannyi amaz, mert az állam kevésbé dotálja a vasutat, az árut viszont faluról el kell juttatni a fővárosba. Továbbá: a krumplitermesztő is jár fodrászhoz, a hajvágás árába viszont begyűrűzött az energiaválság (hol van már az egykor 3,60-ba kerülő nyírás, vagy a 2,60-as fazonigazítás; mosás, szeszes bedörzsölés és egyéb kencefice nélkül?), a legidősebb diáklány iskolai kirándulásának költsége, és ez is, az is, meg amaz is begyűrűzött, s éppen most gyűrűzik tovább.

Az ember — ha kellően galamblelkű — mindezt tudomásul veszi, s arra gondol: az ő fizetése is fölfelé gyűrűzik, szerencsés esetben két-három százalékkal (s ha nem gyűrűzik túl magasra, akkor a nyugdíjjáruléka sem emelkedik), az ember csak azt nem szereti — bármily galamblelkű is —, ha madárnak nézik. Ha a tegnap még fehér nyomógombokkal és fekete fedéllel ellátott elektromos szerkentyűt — melyet szellemesen Fatiménak hívtak, s 9600 forintért árusították — kivonják a forgalomból, s helyette fekete nyomógombost kínálnak fehér fedéllel, szellemesen Aladdinnak nevezve, s kevésbé szellemesen 11 599 forintért. Az indoklás bármily szellemes is — integrált áramkörű, korszerűsített, hosszabb élettartamú típus —, az ember megelégedne a szellemszerűen tovatűnt Fatimével (ha már oly madár volt, hogy elődjét, Szultánt nem vette meg tavalyelőtt, 7610 forintért).

Hála ifjúsági és gyermeklapjaink megalapozott szexuális felvilágosító cikkeinek, immár a betűvetéssel éppen csak ismerkedő apróságok is tudják, hogy nem a gólya hozta őket. Azt viszont a gólya sem tudja, hogy a nem általa hozott harmadik gyermekek után miért nem emelkedik a nyáron a családi pótlék. Igaz, a magyarázatra illetékesek már megmagyarázták: a háromgyermekesekét nemrég emelték. De könyörgöm: a benzint is. Méghozzá tavaly. Tavaly nem is egyszer. Kettőnél azért nem többször... bármit károgjanak is a rosszindulatú varjak! De a háromgyerekeseknél legalább takarékosságra sincs mód. Mert az még csak-csak elképzelhető — ritkán —, hogy a középső gyermek örökli a legidősebb tankönyveit, a legkisebb viszont bizonyosan új könyvből tanul. Korszerűből. Jobban megírtból. Olyanból, amely a megújulásra mindenkor kész tantervhez méltó. A régi tankönyv mehet a zúzdába (s hogy senki ne mondja: mindennek felmegy az ára, a MÉH nem emelt. Többet ma sem fizet a papírneműkért, mint a begyűrűzések kora előtt).

Csivitelik a verebek: miután e télen — eddig — csak igen elvétve, s jobbára a magas hegyekben hullott hó, nem kell tartani a tavaszi olvadástól, az árhullám remélhetőleg elmarad. Nem emelkedik tehát folyóink vízszintje (másról nem csivitelnek, mivelhogy nem rémhírterjesztők; van egyéb bajuk elég, a madarak között is csak verebek ők, akik háromévenként sem repülhetnek el melegebb tájakra). Ám a bölcs bagoly óvatosabb; azt hiszem, hogy jó lesz mégis odafigyelni. Mert ki tudja, hogy a későbbi hetekben-hónapokban mi merről gyűrűzik be a nagy folyamba — s ha jő az ár, az veszélyes dolog.

Magyarán: ne legyintsünk, ne dugjuk fejünket a földbe, emberek. Utóvégre közülünk senki sem struccmadár.

F. T.

KULCSOSHÁZ ABALIGETEN

A dombóvári természetjárók évzáró értekezlete

A Dombóvári Vasutas Munkás Sport Egyesület természetjáró-szakosztálya megtartotta az 1982. évi munka értékeléséről szóló értekezletét.

Rajna Józsefnének, a DVMSE elnökének a szakosztály sikereit méltató megnyitója után *Martonné Orbán Júlia* szakosztályvezető ismertette a vasutas természetjárók 1982. évi teljesítményeit. Beszámolójából kitűnt, hogy a szakosztály fejlődése töretlen. A létszám 68, ketten ezüst fokozatot értek el, a bronzjelvényesek száma 11-re emelkedett. Van már ifjúsági bronzjelvényes is, *Haraszti Imre* személyében. A szakosztály összesen 296 taggal, 42 vendéggel 41 túranapot teljesített.

Jelentőségénél fogva meg kell említeni, hogy a park- és pihenőerdők, tájvédelmi körzetek, a műemlékvédelem és a környezetvédelmi tevékenység rendszeres ellenőrzésének elősegítésére hét taggal megalakult a társadalmi erdei szolgálat.

A pécsi területi szakszervezeti bizottság segítségével ingatlannal is gazdagodott a szakosztály. *Kezelésükbe vehették a régi abaligeti alagútnál levő négy helyiségből álló, használaton kívüli őrházat, amelyet és a környezetét, jelentős társadalmi munkával kulcsosházzá alakítottak.* Ezzel megalapozták a mecseki túrák kiindulási bázisát.

A dombóvári szakosztály a Tolna megyei Természetbarát Szövetség és a Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága túraterveit is figyelembe vevő munkatervének végrehajtásával bizakodással tekinthet újabb sikeres esztendő elé.

Az értekezlet záróakkordjaként Marton István 170 képből álló diaprogram levetítésével elevenítette fel az 1982. évi túrák során bejárt útvonalak színes emlékeit.

TÁRSADALMI ÖSSZEFOGÁSSAL

Épüljön több sportlétesítmény

A SZOT Testnevelési és Sportosztálya *1983-ra is meghirdeti a társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalmat* a szakszervezetek működési területéhez tartozó üzemek, vállalatok, hivatalok, intézmények, valamint a szakmunkásképző intézetek részére.

A mozgalom célja: a dolgozók és szakmunkástanulók sportolásának, testedzésének segítése, a létesítményi feltételek javítása — önálló és összefogáson alapuló — újabb sportlétesítmények, olcsóbb turista objektumok, kulcsosházak jórészt társadalmi munkával történő építése útján.

A társadalmi sportlétesítmény-építési akció *1983. október 31-én fejeződik be.* Az akcióban részt vevő munkahelyek oklevelet kapnak.

A legeredményesebb pályaépítő közösségek részére *6 db 40 000 forintos, 12 db 30 000 forintos, 18 db 20 000 forintos összegű díj odaítélésére kerül sor, tehát 36 díj, összesen 960 000 forint kerül odaítélésre.*

A díjakat sportszer és sportfelszerelés vásárlására használhatják fel a nyertesek. A helyi pályaépítési eredményekről, az elvégzett munkákról, az üzemi, hivatali, intézményi szakszervezeti bizottságnak igazoló jelentést kell készíteniük. Az igazoló jelentések beküldési határideje: *1983. október 31.*

Az igazoló jelentéseket vidéken a szakszervezetek megyei tanácsai, Budapesten a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa címére kell beküldeni, ahol elvégzik a szükséges egyeztetést az iparági-ágazati szakszervezetek megyei, területi szerveivel, képviselőivel, a megyei (budapesti) KISZ-bizottsággal és sporthivatallal. Az szmt-k, az SZBT, illetve az iparági-ágazati szakszervezetek az akció egész időtartama alatt figyelemmel kísérik és segítik a pályaépítő közösségek munkáját. Az igazoló jelentések, valamint a helyszíni segítő, ellenőrző tevékenységük alapján értékelik a területükön végzett munkákat, s ennek alapján sorrendi javaslatot az szmt-k, SZBT tesznek a díjazásra.

Az 1983. evi társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalom országos értékelését és a díjak odaítélését bizottság végzi. Csak a határidőre beküldött és az 1983. október 31-ig elkészült, befejezett építkezések kerülnek értékelésre.

Kérjük a szakszervezeti bizottságokat, a szocialista brigádokat, a sportszerető vasutas dolgozókat, a szakmunkástanuló fiatalokat, hogy vegyenek részt a mozgalomban.

Épüljön minél több sportlétesítmény, hogy még többen sportolhassanak.

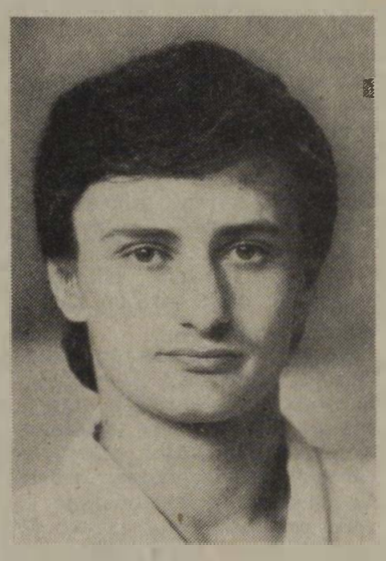
CSELGÁNCSÜGYBEN AZ MVSC-NÉL

Szűk esztendő után — reménykedve

Az elmúlt években az MVSC cselgáncsozói a legjobbak közé kerültek. *Braskó Péter* vezetőedző irányítása mellett sorra szállították a szebbnél szebb sikereket. Utánpótlás-nevelésükről úgy beszéltek, mint a hazai modellről. Jogos lett volna hát az igény, hogy amikor a serdülők, ifjúságiak, juniorok felcserepednek, olyan ütőképes felnőtt csapat jöjjön létre a nagy iparvárosban, amellyel a legjobbaknak, a fővárosi szakosztályoknak is méltó ellenfelükké tudnak válni.

Legutóbb azonban mást kellett tapasztalnunk, hallanunk az MVSC cselgáncs szakosztályánál tett látogatás alkalmával. A sikerekben gazdag 1981-es esztendőt csaknem minden szempontból (minden korosztálynál) visszaesés, stagnálás váltotta föl.

— *Rengeteg tényezőre tudnék hivatkozni* — mondta Braskó —, hogy miért nem sikerült megismételnünk a tavalyelőtti esztendőt. Egy dolgot azonban mindenképpen el kell fogadnunk, azzal együtt, hogy nem kívánom „fehérre mosni" szakosztályunkat. *Kilenc, felnőttkorba lépett sportolónk töltötte katonaidejét.* Nagyon meggyengültünk így, s megmondom őszintén, nem is csodálkozom azon, hogy az I. osztályú felnőtt CSB-n nem tudtunk együttest indítani. Persze, nekünk vezetőknek is jobban kellett volna figyelni arra, hogy a már meglevő értékeinkkel tervszerűbben gazdálkodjunk, s velük tartsuk, úgy ahogy a szintet. De kár



Schulhof Ernő, az egyesület válogatott cselgáncsozója

már siránkoznunk ezen. Különösen azért fölösleges, mert a fiúk januárban a katonaságtól visszatértek, *s hiszem, hogy 1983-ban ismét az első négy között leszünk a csapatbajnokságon.* Kell ez, hiszen mindig a CSB ad igazi képet egy-egy szakosztályban folyó szakmai munkáról.

A gazdasági nehézségeket nem említi a vezetőedző, pedig jó oka lenne emiatt is panaszkodni. A szorosabbra húzott nadrágszíjakról *Némedi Sándor*, a cselgáncsozók szakosztályvezetője beszélt.

A szűkös pénzforrások nálunk is éreztetik hatásukat. Az a költségvetés, ami tavaly, tavalyelőtt még elegendőnek bizonyult, az ma már édeskevés ahhoz, hogy mindent megadjunk versenyzőinknek. Enélkül pedig manapság nem lehet sportot csinálni . . .

Jellemző példa: az elmúlt nyáron bentlakásos edzőtábort szervezett az MVSC a legifjabb sportpalántáknak. Ez „normális" körülmények között úgy néz ki, hogy az egyesület minden anyagi költséget, kiadást fedez, hiszen érdeke, hogy a gyerekek a nyári hónapokban is edzésben maradjanak. *Ehelyett az történt, hogy a szülők fizettek be személyenként 900—900 forintot, hogy gyermekük edzhessen, gyakorolhasson.* De még a juniorok is törleszteni kényszerültek valamit a kiadásokról.

Az elmúlt őszön az NDK-ba, Lipcsébe utaztak a szakosztály legjobbjai, hogy nemzetközi viadalon induljanak. Nos, a repülőjegyek árát is a fiúk fizették ki . . .

Pedig az MVSC cselgáncs szakosztálya A-kategóriás, s mint ilyen kiváltságokat élvez. Helyesebben *kiváltságokat kellene, hogy élvezzen* . . . Pontosan azért, mert ők (kategóriába sorolásuk miatt) lennének hivatva arra, hogy a különböző korosztályok válogatottjaiba „szállítsák" a nemzetközi szinten is jegyzett cselgáncsozókat. Úgy tűnik erre még várni kell . . .

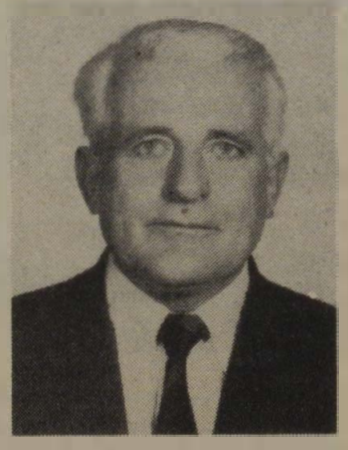
— Sajnos, az 1983-as esztendő is csupán a leszerelt sportolók miatt tűnik rózsásnak. Két, eddig mellékállásban foglalkoztatott edző köszönt el tőlünk az elmúlt hónapokban mondván, hogy valamiből meg kell élniük. Manapság csupán a sport iránti szeretetből nem lehet kiemelkedő eredményeket produkálni. Vonatkozik ez edzőre, szakemberre és versenyzőre egyaránt. Persze, végső soron nekünk is — és mindenkinek — alkalmazkodni kell a megváltozott körülményekhez. Csak így léphetünk előre, csak így juthatunk vissza arra a szintre, amelyen olyan nagyon jól éreztük magunkat néhány évvel ezelőtt.

Íme a vezető edző summázása a szakosztály jelenlegi helyzetéről. Tény, hogy nem hangzottak el szívderítő mondatok. Ám az, hogy keményen kell tovább dolgozniuk, talán lehetőséget, *reményt ad arra, hogy az MVSC cselgáncsozóiról mielőbb úgy beszélhessünk, mint ahogy tettük azt néhány évvel ezelőtt.*

Tehát vidáman, gond nélkül, mosolyogva . . .

(róth)

Hopp Béla a BVSC új ügyvezető elnöke



Az elmúlt napokban változás történt a legnagyobb vasutas sportegyesület, a BVSC vezetésében. Az egyesület elnöksége, a vasutas-szakszervezettel, mint bázisszervvel és az OTSH-val egyeztetett állásfoglalás alapján, *Vágvölgyi Mátyás* eddigi ügyvezető elnököt más beosztásba kerülése miatt elnökségi tagságának meghagyásával, felmentette tisztségéből. Egyidejűleg *Hopp Bélát*, a tenisz szakosztály vezetőjét kooptálta az elnökségbe, és megválasztotta a BVSC ügyvezető elnökének.

A rendkívüli elnökségi ülésen jelen volt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szemők Béla*, a központi vezetőség — a vasutas sportot felügyelő — titkára és *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese.

Hopp Béla régi vasutas. A budapesti vasútigazgatóság anyaggazdálkodási osztálya értékesítési csoportjának húsz éve a vezetője. Ugyanezt lehetne elmondani sportpályafutásáról is. *Hiszen közel harminc éve tagja a BVSC-nek.* Mindenki úgy ismeri, mint a teniszsport szerelmesét, aki versenyzői pályafutása befejeztével sem fordított hátat a sportágnak. *Immár egy évtizede a tenisz szakosztály vezetője, mindenese.* S az öregfiúk versenyein is rendre ott látni a Tatai úti tenisztelepen. Az ő nevéhez fűződik a vasutasnapi öregfiúk nemzetközi teniszversenyének megrendezése. *A férfi teniszcsapat az élvonalhoz tartozik.* Jelentős eredményeket ért el az utánpótlás nevelése terén is.

Személyében olyan sportvezető került az egyesület ügyvezető elnöki posztjára, aki szereti, érti a sportot, és jól ismeri a BVSC többi szakosztályának az életét, eredményeit és lehetőségeit.

vi —

HÍREK

— **Pályaválasztási vetélkedő.** A hatvani körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága január 21-én pályaválasztási vetélkedőt rendezett az állomás nagyoktató termében. A vetélkedőn Hatvan város, Boldog és Heréd község VII. és VIII. osztályos tanulói vettek részt öttagú csapatokkal. A versenyzők előzőleg megismerkedtek a vasút különböző munkaterületeivel, a vasutasok élet- és munkakörülményeivel. A verseny győztese a hatvani V-ös számú iskola csapata lett. Az első négy csapat könyv- és társasjáték jutalmat kapott.

— **Útibeszámoló.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban Sebiánszky János, a rádió munkatársa és dr. Kultsár László főorvos diaképes útibeszámolót tartott a nyugdíjasklub tagjai részére Görögországról.

— **Az idősekért.** A mátészalkai körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai az elmúlt évben végzett társadalmi munkáért kapott 23 ezer forintot felajánlották az arra rászoruló vasutas nyugdíjasok segélyezésére. A mátészalkai pályafenntartási főnökség brigádjai hasonló célra 22 ezer forintot ajánlottak fel, 3900 forintot pedig a város szociális otthonának utaltak át.

— **Búcsúztató.** A nyíregyházi körzeti üzemfőnökségen nyugdíjas-búcsúztatót rendeztek az elmúlt évben nyugdíjba vonult 96 vasutas részére. Az ünnepségen Buczkó Ferenc üzemfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, munkájukat.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A közelmúltban tanácskozást rendeztek a debreceni járműjavító szocialista brigádvezetői részére, amelyen 148-an vettek részt. A tanácskozás résztvevőit tájékoztatták az elmúlt évi munkaverseny eredményeiről és az idei célkitűzésekről.

— **Vetélkedő.** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői a közelmúltban szakmai-politikai vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. A döntőbe jutott csapatok közül első lett Eger állomás Dobó brigádja. Második Gyöngyös állomás Baross Gábor, harmadik pedig a mezőkövesdi Petőfi brigád.

— **Teaest.** Január 8-án teaestet rendezett a szolnoki szakszervezeti bizottság nyugdíjasklubja. A megjelenteket a helyi nyugdíjaszenekar szórakoztatta. Hasonló találkozókat a jövőben is rendeznek.

TALÁLKOZÓ

Az 1943—44-ben végzett MÁV tisztképző tanfolyam hallgatói részére 1983. március 26-án találkozót rendeznek. Az érdeklődők február 23-áig jelezzék részvételi szándékukat írásban a következő címen: dr. Varsányi Lajos, 4281. Létavértes, Kossuth út 29.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Gyékényes állomás KISZ-bizottsága találkozót rendezett a nemrég nyugdíjba vonult dolgozók részére. A megjelenteket Kiss Imréné üdvözölte, majd Major István állomásfőnök ismertette az állomás eredményeit és a feladatokat. Utána Kisiván János és Németh Tibor amatőr bűvészek szórakoztatták a megjelenteket.

— **Szabad pártnap.** Bánréve állomás pártszervezete január 7-én szabad pártnapot rendezett, amelyen hatvanan vettek részt. Virág Imre, a községi pártszervezet titkára tájékoztatta a résztvevőket a gazdasági politikai helyzetről, majd Sándor Árpád, az állomás helyettes főnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról és a tervekről.

HALÁLOZÁS

Negyven évi vasúti szolgálat után, 61 éves korában, január 20-án, elhunyt Pisák Gergely főfelügyelő, a hatvani körzeti üzemfőnökség kereskedelmi vonaloktatója. A hozzátartozók, barátok és egykori munkatársak január 22-én kísérték utolsó útjára a zagyvaszántói temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Budapest környékén is. Érdeklődni lehet 7—15 óra között a 183—664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 363—260 telefonszámon.

Elcserélném 48 négyzetméteres, komfortos, földszinti, udvaros, MÁV-bérlakásomat, hasonló alapterületű, komfortos, földszintes tanácsi bérlakásra, MÁV-dolgozóval, csak Budapesten. Cím: Némedi, Budapest, XIV., Tahi út 112/b. (Rákosrendező mellett.)

Elcserélném Budapest, VI., Lehel út 1-ben levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egyszobásra, lehetőleg Zuglóban. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest, XIV., Paskál u. 91. sz. II. 2. Orosz János.

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

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő két szoba, komfortos kb. 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, egy vagy másfél szobás tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 250—904 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, hasonló nívójú tanácsi, vagy szövetkezeti lakásra, a Déli-pályaudvar közelében, vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—21 óra között, a 356—262 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, konyha komfortos, kertes és mellékhelyiségekkel, MÁV-bérlakásomat egy vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet este 18-tól 21 óráig a 333—781 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra, Budapest belső területén. Érdeklődni lehet telefonon: 696—825.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, világos nagy konyhás, nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 50 négyzetméteres, másfél-kétszobásra a XI. kerületben, lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet a 156—523 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás, komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat, egy szoba hallos, vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi bérlakásra, igényjogosult vasúti dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152—288 telefonszámon.

Huszonhét olimpiai pontot gyűjtöttek

a szolnoki MÁV—MTE vívói

A Szolnoki MÁV—MTE vívó szakosztálya eredményes évet hagyott maga mögött. Így summázta az évadzárón az elmúlt évi munkát *dr. Bali Imre*, a szakosztály elnöke. E megállapítást bizonyítja, hogy a szolnoki vívók *1982-ben 27 olimpiai pontot gyűjtöttek.* Rajtuk kívül nem volt olyan vidéki szakosztály, mely hét csapattal tudta magát képviseltetni a fegyvernemi csapatbajnokságokon, s a szolnoki csapatok jelentős része eljutott az országos döntőig is. Ifjúsági és serdülő korosztályban három I. és négy II. osztályú lett. A felnőtt csapatbajnokságokon a legjelentősebb siker a kardozók nevéhez fűződik. A *Varga Károly, Köves Attila, Köves Csaba, Ragó Csaba*, és *Hidasi Levente* összeállítású együttes a legjobbak küzdelmében kiharcolta az I. osztályban való bentmaradást, ami igen dicséretes.

A párbajtőrözők, a női tőrözők és a férfi tőrözők a II. osztályú szintet biztosították. A férfi tőrözők a Salgótarjánnal vívott döntőn csupán hajszállal maradtak el az I. osztályba jutástól. A junior kard csapat pedig az ötödik helyen végzett.

Az egyéni bajnokságokon sem kellett szégyenkezniük a szolnokiaknak. *Pusztai Ildikó* ifjúsági női tőrben, *Banczik Zoltán* pedig junior párbajtőrben szerzett magyar bajnoki címet. Serdülő kardban *Köves Csaba* ezüstérmes lett, míg ifjúsági kardban *Hidasi Levente* ötödik helyezést ért el. A hazai válogatókon női tőrben Pusztai Ildikó junior válogatott nyert. Budapest junior nemzetközi bajnokságán pedig ugyanő negyedik lett, a hazai versenyzők közül viszont a legeredményesebbnek bizonyult. *Ezzel kiérdemelte a legjobb magyar versenyzőnek járó vándorserleget.* A szakosztály pedig a fegyvernemi összesítésben a legjobb szakosztálynak járó Vándor Kupát.

A szakosztály *Varga Károly, Banczik Zoltán* és *Pusztai Ildikó* személyében három I. osztályú versenyzővel rendelkezik. Rajtuk kívül *Köves Csaba, Hidasi Levente, Ragó Csaba, Galli Diána, Balla Csilla, Veszter Béla, Csányi Imre, Pozderka Imre* és *Lakatos Imre* ifjúsági aranyjelvényes minősítéssel büszkélkedhet. Az egyes korosztályokban és fegyvernemekben több válogatottkeret-tagjuk is van.

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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—500. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM | ÁRA: 1,30 FORINT | 1983. FEBRUÁR 21.

A tartalomból:

Bizalmi testületi ülések (2. oldal)

Visszamentett munkaórák (3. oldal)

Nehezebb lesz az idei lecke (4. oldal)

Körzeti üzemfőnökség Miskolcon (5. oldal)

MÁRCIUS 5-IG

a szolgálati helyeken be kell fejezni a szocialista brigádvezetők tanácskozását

Mint arról lapunk 3. számában hírt adtunk, *március 25-én* ül össze a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozása, amelynek küldötteit a szolgálati helyeken választják meg.

A tanácskozások járuljanak hozzá a munkaverseny- és a brigádmozgalom társadalmi elismerésének, politikai és gazdasági jelentőségének szélesebb körű tudatosításához. *A munkahelyi tanácskozást a brigádvezetők teljes körének részvételével kell megrendezni.* A pályafenntartási főnökségek, illetve az anyagszerkezelési szakszolgálat egységei (szertárak) részére igazgatóságonként összevont tanácskozást kell rendezni, amely a vasútigazgatóságok pályafenntartási, illetve anyagosztályai koordinálásával történik.

A tanácskozásokat március 5-ig valamennyi helyen meg kell tartani. A tanácskozáson a főnökség (üzem, hivatal, intézmény) vezetője tart beszámolót, amelyhez az illetékes szakszervezeti szerv vezetője fűz kiegészítést. A vezetői beszámoló alapos, értékelő és kritikus legyen. Adjon ismertetést arról, hogyan segíti a brigádmozgalom a szolgálati hely főbb gazdaságpolitikai terveinek megvalósítását, milyen szerepet tölt be az üzemviteli feladatok végrehajtásában a vasúti szolgáltatások területén. Számot kell arról is adni, hogy a mozgalom a szolgálati helyen hogyan alkalmazkodott az utóbbi években megváltozott gazdasági feltételekhez, körülményekhez, hogyan hatott a dolgozók szakmai és általános műveltségének gyarapodására, a munkatársi kapcsolatok erősítésére.

Az értékelő, elemző rész után a vezetői beszámoló foglalkozzon az idei feladatokkal, a munkát segítő intézkedésekkel, a brigádmozgalommal szembeni elvárásokkal. Ezt követően a szakszervezeti bizottság értékelje a mozgalom szocialista jellegét a hármas jelszó tartalma alapján. Szólni kell a munkaverseny propagandájáról, a mozgósítás feladatairól.

A beszámolók utáni vitában arra kell törekedni, hogy minél több brigádvezető kapjon szót. A kérdésekre, javaslatokra a jelenlevő vezetők a tanácskozás során adjanak érdemi választ, ha szóban nem lehet, *akkor 30 napon belül írásban.* Ha az észrevétel, javaslat olyan természetű, amely felsőbb szerv hatáskörébe tartozik, akkor azt három napon belül továbbítani kell a feletteS szervekhez. *Ha a téma a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozását is érdekelheti, akkor el kell küldeni a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályához.*

A munkahelyi tanácskozás dönt a vasutas országos tanácskozásra delegálandó küldöttek személyéről, amelyet a gazdasági és társadalmi szervek közös javaslata alapján a tanácskozás elnöke terjeszt elő. A beszámolók, a vita és az elhangzott javaslatok alapján a tanácskozás határozza meg a munkaverseny- és a brigádmozgalom fejlesztésének helyi feladatait.

A tanácskozás szervezéséért a gazdasági vezető és a szakszervezeti bizottság együttesen felelős.

HÓGONDOK — HÁROM NAPIG

A február 6-án kezdődött és majdnem három napig tartó havazás gondokat okozott a budapesti pályaudvarokon is. Több órát késtek a személyvonatok és lassult a rendezőpályaudvarok forgalma. *Koller György,* a budapesti igazgatóság II. osztályának vezetője elmondotta, hogy a szükséges intézkedéseket már vasárnap délelőtt megtették.

A készenlétben levő háromszáz pályamunkást a legkritikusabb helyekre — a Keletibe, a Délibe, Kelenföldre, Székesfehérvárra és Komáromba — *irányították.* A honvédség 250 katonát küldött a pályaudvarokra.

— Vasárnap, húsz óra tájban a hóréteg vastagsága már elérte a húsz centimétert — mondja *Koller György.* — A váltókat nehezen lehetett állítani, ezért üzembe helyeztük azt a hat olvasztógépet, amelyeket a Keleti vontatási üzemegység műszaki kollektívája tervezett és készített. Egy váltó körzetében négy-öt perc alatt olvasztották el a havat.

A nagy havazás miatt Kőbánya-Kispesten és Kelenföldön kocsikisiklás is történt. Kelenföldön három személykocsi esett ki vasárnap, 21 óra 7 perckor. Emiatt sokat késtek a vonatok. A műszaki helyreállítást a szakemberek reggel 6 óra 20 perckor fejezték be.

A hétfőn is folytatódó havazás miatt az igazgatóság és körzeti üzemfőnökségek adminisztratív dolgozói is segítették a hóeltakarítást. Megtisztították a peronokat és a vágányközöket. Az összefogás eredményeként kedden és szerdán már nem késtek a személyvonatok.

A személyszállítás éve

Mit tehetünk a kulturált utazás érdekében?

Mihelyt nyilvánvalóvá lett, hogy a távolsági személyszállítás tarifái a vasútnál megkétszereződnek, azzal is számolnunk kellett: az utasok nem lesznek tekintettel arra, hogy a díjszabás emelése csupán a költségvetés bevételeit növeli (magyarán: csökken a MÁV-nak juttatott állami támogatás). A lényegesen többet fizető utas a nagyobb pénzért okkal vár különb szolgáltatást. Minderről szó esett a tavalyi nyárutón is — feltételezhettük, hogy csökkenni fog az utazók száma, ám már akkor megfogalmazódott a legésszerűbb törekvés: *ne engedjünk a már elért szintből, ne csökkentsük a járatok számát, nehogy még kedvezőtlenebbé váljék a vasúti személyszállítás helyzete.*

Csaknem fél esztendő távlatából immár nyilvánvaló: nem kellett látnoknak lenni ahhoz, hogy az utazóközönség várható reagálásával számot vessünk. A forgalom a feltételezettnél is jobban megcsappant (kivált a gyorsvonatokat veszik igénybe kevesen), *s mind többen sürgetik a mainál tisztább, a menetrendet jobban betartó, pontos vonatokat.* Kulturáltabbá kell tenni az utazási körülményeket, még akkor is, ha ennek anyagi és személyi feltételei nem mindig adottak. *Szakmánk múltja, rangja is ezt kívánja meg!*

(Folytatás a 4. oldalon)

A vasút januári szállítási teljesítménye

10 millió 475 ezer tonna áru és 19 millió 530 ezer utas

Az év első hónapja — a vasúti áruszállítás szempontjából — sikeresen zárult. Az első negyedévre meghirdetett előszállítási verseny, a rakodások jó szervezése, valamint a kedvező időjárás eredményeként

a vasút januárban 10 millió 475 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a mennyiséggel tavaly januárhoz viszonyítva 118,8, a tervet alapul véve 117,5 százalékos teljesítést ért el. A többlet szállítások abszolút értéke 1 millió 657 ezer, illetve 1 millió 560 ezer tonna. Az áruszállítási teljesítmény árutonna-kilométerben kifejezett mennyisége 101,8, illetve 101 százalékra teljesült.

Az összes elszállított tonnán belül a belföldi forgalomban volt a legmagasabb — 25,9 és 27,3 százalékos a többlet szállítás mértéke. Kedvező volt az export és az import forgalom is. *A tranzit áruforgalom viszont továbbra is csökkenő tendenciát mutat.* Mennyisége a tavaly januárinak mindössze 98,5 százalék volt. A kocsiigényes áruszállítások volumene

januárban a bázisénál 21,7 százalékkal, a tervben meghatározottnál pedig 21 százalékkal volt több.

A tömegáruk közül szénből 18,4, kőből 31,7, cementből 46,2, cementgyártmányokból 27, műtrágyából 8,6, míg tűzifából 17,7 százalékkal több került vasúti feladásra, mint 1982. januárban. Mivel a cukorrépakampány később fejeződött be, mint 1982-ben, s a termés is nagyobb volt, januárban a tavalyi mennyiség három és félszerese került elszállításra. Hasonlóan nagymértékű — 3,6-szeres — volt a kavics és homok szállításának mennyisége is.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalma az érkezett rakott szélesnyomtávú teherkocsikat tekintve

8,4, az ezekben érkezett árusúly 7,4 százalékkal volt kevesebb, mint tavaly januárban.

A térségből kilépő normálnyomtávú rakott teherkocsi mennyiség 14 százalékkal emelkedett. Ennek arányában a kilépésre váró rakott teherkocsi maradvány napi átlagos értéke 16,8 százalékkal, hóvégi értéke pedig 57,3 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségi mutatóinál

januárban javuló tendencia volt tapasztalható.

A statikus terhelés értéke a berakásnál 3,7 százalékkal nőtt, a kocsiforduló idő pedig 6,2 százalékkal csökkent a tavalyihoz képest. Igen nagy mértékben — 63,4 százalékkal — csökkent a vonatfeloszlatások, és 53,1 százalékkal a vonatácsorgások száma. A géprevárás esetei is 0,1 százalékkal csökkentek.

Becsült adatok szerint januárban a vasút 19 millió 530 ezer utast szállított,

s ezzel a bázishoz viszonyítva 87,6, a tervhez képest 97,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett személyszállítási teljesítmény várhatóan 96,7, illetve 98,1 százalékosan alakul.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget alapul véve, az összes közlekedett személyszállító vonat esetében 1,1 százalékkal javult. Az egy késetten közlekedett vonatra jutó fajlagos késési idő 31,6 percről 22,9 percre csökkent.

A tél „megrázta" magát

Már azt hittük, hogy az idén „megeszi a kutya a telet". Szeszélyes időjárásunk azonban február 6-án kiábrándított bennünket ebből a hitből. Elkezdődött a három napig tartó hóesés, amely nagy gondot okozott a vasúti közlekedésben. A személy- és teher-pályaudvarokon kocsirendezők, sarusok, pályafenntartási dolgozók küszködtek a hóval. Lassult a forgalom, késtek a vonatok. A legnagyobb gondot a behavazott váltók kezelése okozta. Képriportunk a Keletiben, a Délben és Kőbánya—Kispest állomáson készült, a tél támadásának első napjaiban.

(Laczkó Ildikó és Óvári Árpád felvételei)

BIZALMI TESTÜLETI ÜLÉSEK

A debreceni tanácskozásokon a gazdálkodáson volt a hangsúly

Egy jól zárult gazdasági év munkateljesítményei, eredményei ismeretében folynak a csoporttaggyűlések, az alapszervezeti és a területi bizalmi testületi ülések a debreceni vasútigazgatóság területén.

Az 1982. év feladatainak, célkitűzéseinek teljesítése jól sikerült. A személyszállítási terv 38,2 millió fizető utas elszállítását határozta meg. Ezzel szemben 38 millió utast szállítottak. A szeptember 1-én bevezetett tarifaemelés hatására az utazási igények száma 5-6 százalékkal csökkent. *A menetdíjbevételi tervnél azonban mintegy 20 százalékos emelkedés volt, ami 80 millió forinttal haladta meg a tervezettet.*

Áruszállítási tervét 105,6 százalékra teljesítette az igazgatóság. Ezen belül kiemelkedő eredmény született a kocsiigényes áruszállításnál, ahol a többletszállítás közel 1 millió tonnát tett ki. Emellett az exportterv is 108 százalékra teljesült.

Az elért eredmények mellett azonban voltak gondok is. Az év során 17 ezer kocsit nem tudtak biztosítani időben a rakodáshoz. Bár ez a mennyiség lényegesen kevesebb a korábbi évekhez viszonyítva, azonban mégis gyakran okozott gondot a szállítás egyenletességénél.

Sikeres volt az őszi csúcsforgalom lebonyolítása is az igazgatóság területén. Pedig több mint 1 millió tonna cukorrépát kellett szállítani. A statikus terhelés jelentős növelésével a tervezettnél 53 ezerrel kevesebb kocsimegrakással teljesült az éves áruszállítási terv.

A gazdálkodás eredményességének javítása céljából év közben több intézkedés történt részleges üzemszünetek tartására. Ennek eredményeként mintegy 858 vonatgép- és 658 tartalék mozdonynapot takarítottak meg. *Ez 5,3 millió forint energia-, és 1,3 millió forint munkabér-megtakarítást eredményezett.*

A vasútigazgatóság költséggazdálkodása 19 millió forint körüli összegnek felel meg. A költségek ilyen kedvező alakulását úgy lehetett elérni, hogy az energiatakarékossági tervben minden energiahordozó felhasználását szabályozták, s szigorították a kontingenseket.

A szállítás és a gazdálkodás eredményeként javult a dolgozók bérszínvonala, fokozódott az élenjáró dolgozók és kollektívák megbecsülése, fejlődött az üzemi és munkahelyi demokrácia.

A már megtartott fórumokon mindenhol megtörtént az ez évi terv ismertetése, s a kötelezettségvállalások az eredményesség további növelése érdekében. A személyszállítási alapteljesítmények teljesítése mellett a *gazdálkodásnak jut a fő szerep.* Az elmúlt évinél ugyanis nagyobb feladatok hárulnak a vasútigazgatóságra.

A feladatok között *kiemelt helyet kapott a személyszállítás.* Az igazgatóság kollektívája tudatában van annak, hogy az ez évi személy- és áruszállítási feladatait a korábban megszokottnál eltérőbb, bonyolultabb körülmények között kell végrehajtani. A tenniakarás, a további helytállás minden testületi ülésen megfogalmazódott. Ehhez a feltételek adottak. Egyetemes cél a rugalmas és öntevékeny szállításszervező munka lehetőségeinek még jobb kihasználása, ami újabb eredmények megteremtésének a szükségszerű záloga ebben a gazdasági évben is.

Volosinovszki János,
debreceni tszb-titkár

Székesfehérvári körzeti üzemfőnökség:

Javult a szociális helyzet

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen január 25-én tartották a szakszervezeti bizalmiak testületi ülését. *Mészáros Gyulának,* a szakszervezeti bizottság elnökének megnyitója után *Rácz Alpár* körzeti üzemfőnök az első napirendi pont keretében ismertette a Munka Törvénykönyve és a MÁV kollektív szerződés helyi függelékében foglaltak végrehajtásáról szóló beszámolót. Ezt követően a szociálpolitikai intézkedési terv végrehajtását értékelte.

A gyermekintézményekben 1982-ben Székesfehérvárott minden elhelyezési kérelmet kielégítettek. Pusztaszabolcson a teljes óvodai létszám ellenére vasutas dolgozó kérelmét nem utasították el. *A kisebb településekről bejáró dolgozók számára viszont problémát jelent a gyermekeik elhelyezése.* Ez a munkavállalást is nagymértékben befolyásolja. A terhes nőket időben könnyebb munkakörbe helyezték, ügyelve arra, hogy keresetveszteség ne érje a kismamákat. Arra törekedtek, hogy a gyermekgondozási segélyen levők összetételét, körülményeiket ismerjék. Ez annál is inkább lényeges, mert ma a szülőanyák és a gyermekgondozási segélyen levő anyák számának változása a munkaerőgazdálkodás szempontjából sem elhanyagolható.

Az egészségügyi ellátást négy üzemorvos biztosítja. Az üzemorvosok 1982-ben 680 dolgozó időszakos orvosi vizsgálatát végezték el. A körzeti üzemfőnökség területén az étkeztetésnek majdnem minden formája előfordul. Saját kezelésű főzőkonyha üzemel Pusztaszabolcson. Székesfehérvárott a csomópont dolgozóit a járműjavító üzem területén működő Fejér megyei Vendéglátóipari Vállalat konyhája látja el ebéddel.

A MÁV kezelésében vállalati bérlakások és munkaköri szolgálati lakások egyaránt vannak. A körzeti üzemfőnökség *1982-ben hat MÁV-szolgálati lakásra jelölt ki bérlőt:* Gárdonyban és Bodajkon egy-egy, Iváncsán és Moharakodon kettő-kettő lakásra. A szociális létesítményi ellátottság a lehetőségekhez mérten változott. *Székesfehérváron a volt üzemi konyha helyén az ipari tanulók részére „C" kategóriás fürdő és mosdó került átadásra 1982 decemberében.* Agárd és Velence-fürdő megállóhelyek átépítésével egyidőben öltöző és mosdó kialakítására is sor került. Szabadbattyán állomás külső tatarozása befejeződött. A jó munkahelyi közérzet kialakítása érdekében 1983-ban a szociálpolitikai tevékenységet tovább kívánják fejleszteni.

Az együttes ülés második napirendi pontjaként az 1982. évi gazdasági feladatokról tájékoztatta a testületet a körzeti üzemfőnökség vezetője. Elmondotta, hogy az 1982. évi célkitűzések teljesítése kedvezőtlenül alakult. Az elszállítandó tonna-tervet körzeti szinten csak 90,7 százalékra teljesítették. Ugyanakkor az áruszállításra felhasznált kocsik száma több volt, ezért a kocsikihasználás közel 3 százalékkal csökkent. A minőségi mutatók közül a tervhez és a bázishoz viszonyítva általában visszaesés tapasztalható. A vontatójárművek üzemkészsége 3,9 százalékkal volt rosszabb, mint a bázisidőszakban; ezzel párhuzamosan természetesen a szolgálatképtelenségek száma is emelkedett.

Az 1983. évi feladatokat meghatározva rámutatott: az elmúlt évi teljesítményekből és a létszámhelyzetből kell kiindulni. Mindenekelőtt azonban ki kell emelni a központilag meghatározott célkitűzéseket, ezek közel azonosak az előző évivel.

Az előterjesztett beszámolókat a bizalmiak megvitatták és elfogadták.

Tunyogi Tibor

Kelenföldi körzeti üzemfőnökség:

A bizalmiak éljenek jobban a lehetőségekkel

A kelenföldi körzeti üzemfőnökségen január 24-én tartották a bizalmi küldöttek testületi ülését. A vendégeket és a küldötteket *Szelei Ferenc,* a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte. A testületi ülés napirendjén szerepelt az üzemfőnökség elmúlt évi tevékenységének értékelése és az idei tervfeladatok, továbbá a kollektív szerződés helyi függelékének módosítása, valamint a munkavédelmi és szociálpolitikai helyzet. A napirenden szereplő írásos anyagokhoz *dr. Kosztyu Tibor* üzemfőnök fűzött szóbeli kiegészítőt.

Beszélt többek között a munkaerőgondokról és annak orvoslására tett intézkedésekről, a bérfejlesztésről és az áruszállítási teljesítményekről. Elmondotta, hogy javult a kocsikihasználás és a tehervonatok menetrendszerűsége, csökkent a kocsitartózkodási idő. Az idegen kocsik tartózkodása azonban 2,3 órával növekedett. A tényszámok, adatok bizonyítják, hogy az üzemfőnökség, a kelenföldi üzemegység rekonstrukciójával járó gondok ellenére is helytállt, elnyerte a *Kiváló körzeti üzemfőnökség* címet.

A szóbeli kiegészítő után a bizalmiak mondták el véleményüket, tapasztalataikat a napirenden szereplő témákkal kapcsolatban. *Takács Miklós* küldött például a munkafegyelem megszilárdításának fontosságát hangsúlyozta, mert a hatékonyabb munkának ez az egyik alapvető feltétele.

Medgyesi Gábor a kollektív szerződés 61. § 1/b. pontjának kiegészítését javasolta azzal, hogy a munkahelyi pótlékot a forgalommal közvetlenül összefüggő termelésirányítókra, továbbá a forgalmi jutalékot a kocsijavító műhely dolgozóira is terjesszék ki.

Szelei Ferenc részletesen kifejtette a munkaerőhelyzet okozta gondokat, amely a szakszervezeti bizottságot is foglalkoztatja. Különösen a frekventált munkakörökben kritikus a létszámhiány, ezért az idén nagyon fontos feladat lesz az új felvételesekről való fokozottabb gondoskodás, a munkaerő megtartása. A vezénylési rendszer korszerűsítésével egyes területeken csökkenteni lehetne a túlórák számát is. Az üzemszünetek bevezetése lehetővé tenné a szabadnapok kiadását.

Beszélt a bizalmiak jog- és hatáskörének gyakorlásáról is. Sajnos, néhány üzemegységnél a bizalmi tisztség még mindig csak formális. *A bizalmiak nem élnek a lehetőségeikkel, és a partnerkapcsolat sem kielégítő.*

A hozzászólásokra *dr. Kosztyu Tibor* üzemfőnök válaszolt, majd *Szelei Ferenc* szb-titkár javasolta a bizalmi testületnek, hogy fogadja el a napirenden levő írásos előterjesztéseket és a szóbeli kiegészítőt, valamint a vitában elhangzottakra adott válaszokat.

Kertész István

A munkásmozgalom közkatonája volt

SZÁZ ÉVE SZÜLETETT CSIZMÁN JÓZSEF

Csizmán József nem tartozott a legendás „vezérek" sem a „hősök" közé. A munkásmozgalom szerény vasutas közkatonája volt. Életéről — mint a közkatonákéról általában — igen keveset tudunk. Mióta hadat üzentünk a munkásmozgalomtól idegen személyi kultusznak, jobban értjük *Bokányi Dezsőnek,* a magyar munkásmozgalom egyik legendás vezetőjének szavait: *„a magyarországi szocializmus története a lelkes közkatonák szakadatlan harcának története."*

Csizmán József száz évvel ezelőtt, 1883. február 16-án a Somogy megyei *Bürüs* kisközségben látta meg a napvilágot. 1912. november 4-től kisegítőfékezőként a MÁV rendszeresített dolgozója lett. 1917. május 1-én 800 korona évi fizetéssel nevezték ki vonatfékezőnek. Ekkor kapcsolódott be az illegális vasutasmozgalomba. *Csakhamar a vonatfékezők bizalmija lett.* Veszélyes, felelősséggel járó tisztség volt ez akkor.

A fékezők bizalmija

Az 1918 októberi polgári demokratikus forradalom győzelme megteremtette a legális vasutas-szakszervezet létrehozásának lehetőségét. Csizmán is aktívan részt vett a *Magyarországi Vasutasok Szövetsége* pécsi helyi csoportjának megszervezésében. Az 1919. január 25-i alakuló taggyűléstől a választmány tagja. Pécs és környéke 1918. november 14-én szerb katonai megszállás alá került. Csizmán egyik szervezője 1919 februárban a megszállás ellen tiltakozó, 18 napig tartó politikai sztrájknak.

Osztálytudatos társaival együtt lelkesedéssel köszöntötte a Tanácsköztársaság kikiáltását. *Lefkovics Ernő* MÁV-üzletvezetőségi távírász és *Steinmetz István* MÁV pályafenntartási mérnök példáját követve, 1919. június 2-án átszökött a demarkációs határon, *hogy a Vörös Hadsereg katonájaként fegyverrel harcoljon* az első magyar munkáshatalomra törő intervenciós csapatok ellen, s részt vegyen a megszállt területek felszabadításában. (A szerb megszállás alatt levő Baranyából mintegy száz vasutas lépte át a demarkációs határt és jelentkezett a Vörös Hadseregbe.)

A Tanácsköztársaság leverése után visszatért Pécs állomásra. Az 1919. augusztus 14-i kihallgatási jegyzőkönyv szerint arra a kérdésre, hogy távolléte alatt hol tartózkodott és mivel foglalkozott, azt válaszolta, hogy 1919. június 3-án Kaposváron jelentkezett a sorozóbizottságnál, és ott beosztották a 44. gyalogezred helyőrségi századához. Onnan július 2-án áthelyezték a Budapest-Józsefváros pályaudvar katonai parancsnokságához, ahol a katonai szállítmányokat ellenőrizte. Augusztus 7-én, alakulatának szétszéledése után pedig elindult hazafelé.

Emigrációban

Állomásfőnöke, kommunista meggyőződése és a munkáshatalom érdekében kifejtett tevékenysége miatt — tudomása szerint Csizmán Józsefváros állomás teljhatalmú katonai parancsnoka volt —, meg akarta tagadni a szolgálatba való visszavételét, de Pécsett, az akkori *„Szabadságszigeten"* ezt nem tehette meg. (A Tanácsköztársaság vérbe fojtása után joggal illették ezzel a jelzővel Pécs-Baranya szerb megszállás alatt levő területét.) Csizmán ismét aktívan bekapcsolódott a Vasutas Szövetség és a szocialista párt pécsi szervezetének munkájába. *Pártbizalmi és választmányi tagja a Vasutas Szövetségnek.* Küldött és a jelölőbizottság tagja a pécsi és a Baranya megyei szocialista pártszervezetek 1921. május végi—június eleji kongresszusán.

A trianoni békeszerződés aláírása után, a horthysta hadsereg bevonulásának küszöbén a kommunista és a szocialista munkásmozgalom vezetői, aktivistái, sőt a demokratikus polgári baloldal képviselői is Pécs elhagyására kényszerültek. *Csizmán József Eszéken keresztül Bécsbe ment,* ahol bekapcsolódott a kommunista emigráció munkájába.

1923-ban a Szovjetunióba költözött. Moszkvában telepedett le. *Vonatfékező lett.* Miután elsajátította az orosz nyelvet, s elvégezte a négy középiskolát, *a moszkva—kurkszki vasútvonalon vizsgáló főkalauzként dolgozott.* 1931. január 5-én házasságot kötött az ugyancsak emigrációban élő *Horváth Máriával,* aki Veszprémben született 1889. május 9-én.

Ismét Pécsett

Társadalmi munkáját tekintve: munkás levelező. Részt vett a moszkvai magyar klub munkájában. 1930—1931-ben néhány rövid írása jelent meg a Szovjetunióban élő magyar dolgozók politikai és szépirodalmi folyóiratában, a Sarló és Kalapácsban. Megjegyzéseket fűzött a Budapesten megjelenő *Magyarország* című lap azon híréhez, hogy a közalkalmazottak gyűjtést rendeztek a nyomorgó munkanélküliek részére; beszámolt a kurszki vasutasok védnöksége alatt álló — Scserbina közelében levő — kolhozban végzett társadalmi munkáról stb.

Negyedszázados távollét után, 1946 nyarán feleségével együtt hazatért. *Ismét Pécsett telepedett le.* A MÁV rehabilitálta és hajlott korára tekintettel nyugdíjazta, de a Magyar Kommunista Párt munkájába még bekapcsolódhatott. *1950. január 1-én hunyt el.*

Csizmán József a forradalmi munkásmozgalom közkatonája volt. Nem hajtott végre látványos, nagy tetteket, de azok közé tartozott, akik becsülettel tették, amit kell osztályuk felszabadításáért, a szocializmus megvalósításáért. Ezzel kiérdemelte az utókor tiszteletét.

Gadanecz Béla

Nyiregyháza

Gazdag program a nyugdíjasklubban

A nyíregyházi vasutasok művelődési házának nyugdíjasklubja eredményesen zárta az elmúlt esztendőt. *Tavaly 35 különféle programot rendeztek a nyugdíjasoknak.* Népszerűek voltak az ismeretterjesztő előadások, családi összejövetelek és kirándulások.

Említésre méltó a Szegedre és Szolnokra szervezett egy-egy hetes kirándulás, amelynek során tapasztalatszerzés céljából meglátogatták a helyi nyugdíjasklubokat is. A vendéglátók figyelmességét viszonozták a nyíregyháziak. Fogadták a szegedi, a debreceni, a záhonyi, a kisújszállási és a szolnoki testvérklubok tagjait. Változatos, egyhetes programot szerveztek részükre.

Az idén a székesfehérvári vasutas-nyugdíjasklubot szeretnék meglátogatni.

Pályaválasztási tanácsadás

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség *Acél* szocialista brigádja elhatározta, hogy a pályaválasztás előtt álló fiataloknak, a székesfehérvári járásban, bemutatóval egybekötött tanácsadást szervez. Eddig mintegy hatszáz 7. és 8. osztályos tanulónak mutatták be az üzemfőnökség iparitanuló-műhelyét, mozdonyjavítóját, állomásirányító központját és az egyéb szolgálati helyeket. Utána filmet is vetítettek a vasútról, majd válaszoltak a tanulók kérdéseire.

Gyula bácsi

Ki emlékszik ma már az Utasellátó Vállalat elődjére az Utasszolgálatra? Ez a cég látta el 1949-től az utasokat étellel, itallal a pályaudvarokon és a vonatokon. Ekkor került a vasúttal és a vállalattal kapcsolatba *Kovács Gyula* is, akinek élete ma már történelem.

Az iskolapadból egyenesen a csepeli lőszergyárba ment dolgozni, hogy tizenéves fejjel elkerülje a behívót az első világháború idején. Az üzemben fiatalon kapcsolatba került a szakszervezettel, amelynek 1919 óta — hatvannégy esztendeje tagja. A Tanácsköztársaság leverése után az emigráció keserű évei következtek, *Bécs, majd Prága, végül Románia nyújtott menedéket neki és feleségének.* Ezekben az években tanulta ki későbbi szakmájának mesterfogásait, a vendéglátást. Hazatérve 1928-ban a vendéglátóiparban, a mai Békében meg a Vörös Csillagban is dolgozott.

— *A felszabadulás után a Minisztertanácstól* kerestek meg — emlékezik vissza a 85 éves Kovács Gyula —, *hogy vegyek részt a deportáltak és a hadifoglyok üdültetésében.* Kölcsönből Lellén vásároltam egy panziót. Akkoriban olyan nagy volt az infláció, hogy nem is pénzben, hanem természetben fizettek a vendégek, kinek mije volt. Egyre több munkás is érkezett, majd az IBUSZ is bekapcsolódott ebbe a mozgalomba. Az államosítás után kerültem a vasúthoz mint vendéglátós. Lentről kezdhettem újra az életet.

Néhány év után, az ötvenes évek közepétől, az Utasellátó vezetői megbízták a Margit-híd és Szentendre közti HÉV-vonal vendéglátóipari egységeinek vezetésével. Közben alapszervi párttitkárnak választották, s tagja lett a Fővárosi Tanács Közlekedési Állandó Bizottságának is.

— Brigádban jártunk ki a pesti közlekedésért felelős vállalatokhoz ellenőrizni. Azt vizsgáltuk: *vajon mindent megtesznek-e azért, hogy zökkenőmentes legyen a főváros közlekedése.*

A veterán Kovács Gyula 1967-ben kapta meg a *Szocialista Hazáért* kitüntetést. Még ebben az esztendőben az Utasellátó Vállalat központjába került az általános ellenőrzéssel foglalkozó részleghez, ahol az egyes üzletek leltár- és készletellenőrzése volt a feladata.

— Sokan csodálkoztak, hogy idős fejjel, jóval túl a nyugdíjkorhatáron, hogyan bírom az állandó utazást. Nem tudom, talán a nehéz élet, a sok küzdelem edzett meg ennyire. Kereken tíz évet dolgoztam rá. Jártam az országot Záhonytól Zalaegerszegig. Mint nyugdíjas sem szakadtam el a vállalattól és a MÁV-tól. Néha visszajárok, bár a munkám nem a szorosan vett vasúti tevékenységhez tartozott, de több mint 35 esztendős szolgálat után már én is vasutasnak éreztem és ma is annak érzem magam.

Gyula bácsi — az ismerősök így hívták — egy idő óta csak a családjának él. Nyáron azonban a néhány esztendeje felépült kis nyaralóba sokszor ellátogatnak hozzá a barátok.

L. M.

Sarlós István a sárvári vasútállomáson

Sarlós István, a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese január 29-én részt vett a sárvári munkásőrök egységgyűlésén. Utána, mint a város és környékének országgyűlési képviselője gazdasági egységeket látogatott. Ennek során felkereste a MÁV-állomást is.

A kormány elnökhelyettesét a látogatásra elkísérte *Horváth Miklós*, a megyei és *Baranyai László*, a városi pártbizottság első titkára. A vendégeket *Kapronczai János* vasútigazgató-helyettes és *Müller László*, a szombathelyi körzeti üzemfőnök fogadták.

Varga Ferenc állomásfőnök tájékoztatta Sarlós Istvánt Sárvár állomás személy- és áruszállítási feladatairól. Külön szólt a cukorgyártási idényben végzett vasutashelytállásról is.

A miniszterelnök-helyettes érdeklődéssel hallgatta az állomás vágányhálózatának átépítéséről szóló tájékoztatót. A korszerű biztosítóberendezések például 20 vasutas munkáját tették feleslegessé, akik közül mindössze egy fordított hátat a MÁV-nak. A többi foglalkoztatását mindkét fél — a munkáltató és a munkavállaló — megelégedésére megnyugtatóan megoldották. Az utasok kényelmét magasított peronok, térvilágítás és megfelelő utastájékoztatás segíti.

Örömmel beszélt Varga Ferenc a város és a vasút közötti jó kapcsolatról. Nincsen lakásprobléma, megoldott a bölcsődei és az óvodai elhelyezés is.

Sarlós István a tájékoztató után megtekintette a forgalom irányítását segítő Integra Dominó berendezést, bejárták az átépített vágányhálózatot, és több belső helyiséget, közöttük a várótermeket is megnézték.

Sz. Jakab

Kapronczai Jánost nevezték ki a szombathelyi igazgatóság élére

Február 8-án *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója kinevezte *Kapronczai Jánost*, eddigi igazgatóhelyettest a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjévé. Az igazgatóság tanácstermében rendezett eseményen megjelent az MSZMP Vas megyei párt-végrehajtóbizottság számos tagja, köztük *Horváth Miklós* első titkár és *dr. Bors Zoltán* megyei tanácselnök. Jelen volt *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének a titkára és *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának a titkára, továbbá az igazgatóság és a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság vezetői.

Karponcai János 49 éves. A műszaki egyetem elvégzése után 1961-ben került a MÁV-hoz reszortos beosztásba a tapolcai vontatási főnökségen. 1963-64-ben ugyanott vezető mérnök, majd 10 éven keresztül a vontatási főnökség vezetője volt. 1974-ben került az igazgatóhelyettesi posztra.

1967-től tagja a Magyar Szocialista Munkáspártnak. Kilenc esztendeje az igazgatósági pártbizottság, illetőleg a párt-végrehajtóbizottság tagja.

Előmunkás, főbizalmi

Stefancsik János, a békéscsabai pályafenntartási főnökség előmunkása azon kevesek egyike, aki elmondhatja magáról, hogy vasúti pályafutása alatt egyetlen munkahelyen dolgozott. Pedig a kezdet nem a legbiztatóbb volt. 1947 nyarán vették fel pályamunkásnak a szarvasi szakaszra. Az első években munkaviszonyát többször rövidebb ideig megszakították, ilyenkor aztán alkalmi munkát vállalt, s kivárta, amíg a vasútra visszajöhetett. 1950-ben véglegesítették, majd két évvel később már előmunkás lett. Azóta ebben a munkakörben dolgozik immár három évtizede.

— *A biztos megélhetés hozott a vasútra* — emlékszik vissza. — Abban az időben Szarvason kevés munkahely volt, a vasúton kívül csak a mezőgazdaságban lehetett elhelyezkedni. Én a vasutat választottam, s döntésemet nem bántam meg. Pedig a hatvanas évek végétől egymás után létesültek a különböző kisüzemek, a ktsz-ek, a gépállomás, amelyek mind újabb munkalehetőséget kínáltak. Ekkorra én már megtaláltam itt a számításomat. S ahogy teltek az évek, megtanultam a pályaépítés, a -fenntartás minden apró részletét, elsajátítottam a különböző munkafogásokat.

Nagy szakmai gyakorlatát minden munkaterületen jól tudta hasznosítani, nem ijedt meg, bármely feladattal bízták meg. Mindig azt nézte, hol és hogyan tud segíteni a szakasz munkájában. Legutóbb egyik vonalgondozójuk nyugdíjba ment, mást nem találtak a helyére, s hogy a többieknek ne kelljen többletmunkát végezni, *elvállalta a vonalgondozói munkát*. Igaz, számára ez sem új, hiszen az ötvenes években többször helyettesített ilyen munkakörben. Most hetente kétszer járja be a Pusztabánréve és Mezőtúr közötti szakaszt. Birodalma 11 kilométernyi hosszú vonal, amelyen szinte minden egyes sínszálat, alátétet, fát, bokrot ismer. Útközben figyeli a vasúthoz tartozó létesítményeket, az alés felépítményt, a műtárgyakat és egyéb berendezéseket. Ha szükséges, meghúzza a laza csavarokat, vagy haladéktalanul intézkedik a hiba elhárítására.

A többi napokon brigádban dolgozik. Most Kondoros—Kisszénás állomások között a tavaszi pályaépítés előkészítő munkáit végzik. Különböző anyagokat, kapcsolószereket, síneket szállítanak a helyszínre, elvégzik mindazon munkákat, amelyeket most a kedvező téli időjárásban megtehetnek. Kell az emberi munkaerő most is, bár az utóbbi években munkájukat segítik a különböző kis- és nagyteljesítményű pályaépítő, fenntartó gépek.

Stefancsik János munkája mellett mindig talált időt arra is, hogy a szakszervezeti mozgalomban tevékenykedjen. 1945-től párttag, 1946-tól tagja a szakszervezetnek. Szarvason, a MEDOSZ-ban kezdte, majd 1952-től a vasutas szakszervezetnél előbb bizalmi, 1963—69. között szb-elnök, 1969-től, a műhelybizottságok megalakulásától a műhelybizottság titkára, *a legutóbbi választás óta pedig főbizalmi*. E funkciójában 28 pályamunkás képviselője.

Munkáját, társadalmi aktivitását mindenkor elismerték. Kapott sztahanovista jelvényt, oklevelet, Kiváló Dolgozó kitüntetést, igazgatói dicséretet. Tulajdonosa a Kiváló Vasutas kitüntetésnek, a Felszabadulási Jubileumi Emlékéremnek, s legutóbb, tavaly november 7-én a több évtizedes hűséges munkájáért a *Munka Érdemrend bronz fokozatával* tüntették ki.

Gellért József

Előfizetőgyűjtő-verseny

A budapest-kelenföldi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a bizalmiak részére előfizetőgyűjtő-versenyt hirdetett a Magyar Vasutas olvasótáborának növelése céljából. Az első négy helyezettet ajándékutalvánnyal jutalmazták.

A legtöbb előfizetőt Szépvölgyi Attila, Vígh Imréné, Török Judit és Medgyesi Gábor bizalmi gyűjtötte.

Visszamentett munkaórák

Egy eredményes esztendő buktatóiról az Északi Járműjavítóban

Az esztendő első bizalmi testületi ülésére január végén került sor az Északi Járműjavító Üzemben. Négy téma szerepelt napirenden; a MÁV kollektív szerződése üzemi függelékének tavalyi végrehajtásáról, valamint az idei javaslatokról, továbbá a szociális és munkavédelmi terv 1982. évi teljesítéséről, az üzem munkavédelmi helyzetéről Balogh Sándor üzemigazgató beszélt. Az 1982-es eredményeket a szakszervezet részéről Csáki Sándor szb-titkár véleményezte, egyszersmind megtárgyalták az üzem igazgatójának és közvetlen helyetteseinek 1982-ben végzett munkájáról készült szakszervezeti véleményt is.

Fekete András szerelő munka közben

Felföldi Jánosné huzaldarabolást végez

A brigád V43-as villamosmozdony kerékpárját szereli

Mint az esetek többségében, most sem lehet egyetlen szóval jellemezni az Északi Járműjavító elmúlt évi tevékenységét. Eredményes esztendő volt? Az — is. Hellyel-közzel ezúttal is csikorogtak a fogaskerekek? Csikorogtak — s olykor nemcsak képletesen. Azt, hogy a járműjavító üzemek versenyében hányadik helyen végeztek, még nem tudni, de hogy termelési tervüket 2,7 százalékkal (azon belül a vasút számára legfontosabb dízel- és villamosmozdony javítási tervüket 3,6 százalékkal) túlteljesítették, immár elégedetten nyugtázhatták. Elégedetten, mert a körülmények — létszámhelyzetük, anyag- és alkatrészellátottságuk — nem mindig voltak előnyösek a számukra. Minderről, a bizalmi testületi ülést követően *Balogh Sándor* igazgatóval és *Tóth Gyulával*, a pártbizottság közelmúltban megválasztott titkárával beszélgettünk.

A tervek szerint

Kezdjük az eredményekkel!

— *Terveinket úgy teljesítettük túl, hogy az eredetileg megcélzottnál egyetlen fillérrel több bért sem fizettünk ki, s az anyagköltségünk sem lépte túl a tervezettet* — mondja az üzemigazgató. — A termelékenység 2,8 százalékkal javult, túl azon, hogy az ötnapos munkahétre való átállás eleve feltételezett öt százalékos termelékenység-növelést; a javulás így, együttesen, csaknem nyolc százalékos. A fizikai foglalkozású dolgozóink bérszínvonala 6,2 százalékkal, átlagosan 54 400 forintra, a nem fizikaiaké pedig 6,1 százalékkal, átlagosan 62 600 forintra nőtt. Lényegesnek tartjuk, hogy tavaly az üzemben történt balesetek miatt kétharmaddal kevesebb — összesen 732 — munkanap esett ki, mint 1981-ben. *Az előző évi negyvenhárommal szemben csupán harminchat baleset történt;* ha ezt egybevetjük a kiesett munkanapok számával, nyilvánvaló: kevésbé voltak súlyosak a sérülések.

— Minek köszönhető a javulás?

— Több tényező együttes hatásának. Gyakoribbá, és rendszeressé tettük az üzemi szemlét: csupán az akkor tapasztalt és ismétlődő lazaságok-rendetlenségek miatt tizennégy fegyelmi büntetést hoztunk. *A „divatos névnapokon", az István, János, József napok alkalmával ugyancsak szigorúak voltak az ellenőrzések.* Emellett olyan oktató szobát létesítettünk, ahol nem csupán előadások tarthatók, hanem az elmondottakat vetítéssel egészítettük ki. A látvány mindig maradandóbb-meggyőzőbb.

Folytassuk a gondokkal!

— A termelési tervet év közben módosítani kellett, mert az éves anyagfelhasználási keretünk 19 millió forinttal, 441 millióról 422 millióra csökkent. Eközben az anyagárak hozzávetőleg 4,5 százalékkal emelkedtek. Ha az anyag- és alkatrészellátás jobb volt is, mint a korábbi években — a külföldi anyagok viszonylag zökkenőmentesen érkeztek, saját alkatrészgyártásunkat pedig tovább bővítettük —, a kívánatos szintet nem értük el. Pedig jó néhány alkatrészt nem az eredeti gyártónál, hanem megannyi más iparvállalatnál, szövetkezetnél rendeltünk meg, az alkatrészek felújítását technológiai változtatásokkal fokoztuk.

— Az első félévben még kétségesnek tűnt, hogy az Északi hozza-e, amit várnak tőle...

A kétség eloszlott

— A leggondosabb előkészítés, intézkedés, technológiai módosítások ellenére is az első négy-öt hónapban gondot okozott: *miként produkáljunk az ötnapos munkahétnek megfelelő teljesítményt.* Számoljunk kicsit: az átálláskor 146 ezer óra esett ki, s ezt az új szabadság-rendelet további 21 ezer órával növelte... Emellett tavaly kilencvenegyen mentek nyugdíjba, s velük együtt 229-en léptek ki tőlünk, miközben csak 206 új dolgozó jött hozzánk: ez is 40 ezer órával csökkentette a kapacitást. Mindent összeadva 207 ezer óra esett ki, mintegy százhúsz ember egyévi munkája, Szerencsére — de nem csupán a szerencsének köszönhetően — *szakmunkástanulóink zöme itt maradt, ellentétben a korábbi gyakorlattal.* Az órabéremelés nem volt hatástalan, s a KISZ-szervezettől is értő támogatást kaptunk ehhez.

— Megvalósították-e beruházási elképzeléseiket?

— *Egyik beruházás sem volt zökkenőmentes,* nem érzékeltük, hogy a népgazdaságban csökkennének az építési feladatok. De megvan az acetilén-gázfejlesztő épület, a számítóközpont — tizenhét millió forintba került: a Landler és a Dunakeszi Járműjavító igényeit is kielégíti —, kilenc millióért üzembehelyeztük az NC-vezérlésű „karuszel" esztergapadot, Békéscsabán kétszázötven személyes öltözőmosdót adhattunk át, a Törekvés-pálya 18x36 méteres tornacsarnoka a szociális létesítménnyel együtt pedig huszonkét millió forintba került. *Tavaly, mindent egybevetve, 65 millió forintért ruházhattunk be.*

— Olyan gondok ezek, amelyek valójában az eredményoldalra kívánkoznak. Ám a visszas-visszatérő, örökös téma: a minőség melyik rubrikába illeszkedik? Az elmúlt esztendőkben gyakori panasz volt, hogy a villamos-mozdonyok egynémelyike nem sokkal azt követően áll le nyílt pályán, hogy a járműjavítót elhagyta...

Nyílt pályán

— Miért blokkolnak le szinte hetenkénti rendszerességgel a V43-asok?

— A V43-asok forgóvázának leblokkolása, a fogaskerekek csapágyának összeolvadása miatt *1964-től évente két-három, 1979-ben már hét, tavaly pedig negyvenöt mozdony állt le és okozott fennakadást a forgalomban.* Az okok kiderítésére a MÁV a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet kérte fel (jó lenne, ha a tudományos igényű vizsgálatban a Ganz-MÁVAG is részt venne). A vezérigazgatóság és a járműjavító üzem szakembereivel közösen vizsgálják a leblokkolás okait. Elgondolkoztató, hogy azok a járműjavítóban még nem is járt mozdonyok is elromlanak, amelyeket egy-két éve helyeztek üzembe. Azt már tudjuk, hogy a csapágy akkor is összesül, ha a vontatási főnökségeken nem zsírozzák, de akkor is, ha túlzsírozzák őket. A kézi zsírzó — noha néhol használják — alkalmatlan erre a célra, az AURAS-készüléknél viszont használat közben nem mérhető a bejuttatott zsír mennyisége.

Az elsődleges hibaforrás mégsem ez — inkább a fogaskerekek és a csapágyak előregedése-kopása. A leblokkolt mozdonyok átlagos életkora tíz év, s mert átlagról van szó, a csapágyakat tehát nyolcéves korukban ki kell cserélni. Tavaly ezt megkezdték. Ám a fogaskerekeket is tízéves korukban cserélni kell — az viszont korántsem egyszerű. Amíg ugyanis csapágy kapható — svéd import! —, a hazai fogaskerék-gyártás rendkívül szeszélyes. Magyarán: *fogaskerékhiány van.* (Ráadásul a csere költséges: egy mozdony fogaskerekeinek anyagára félmillió forint, ehhez jön a 280 munkaórát igénylő kiszerelés munkabére is. Évente száz mozdonyról van szó. Megfelelő megmunkálógépre is szükség volna — ma kisipari módon dolgoznak.)

A krónikás, aki másfél-két évtizede esztendőről esztendőre megfordul a Kőbányai úti járműjavítóban, majd mindig hírt adhatott az élő-eleven munkaverseny tetszetős eredményeiről. A versenyszellem tavaly sem hiányzott az Északiból; *Tóth Gyula* mondja:

— Eredményeinkben benne van a szocialista munkaverseny: az annak köszönhető nagyobb teljesítmény kilencvenegyezer órát hozott. Két kommunista műszakot tartottunk, s azok — a KISZ-esek társadalmi munkájával együtt — további húszezer órát jelentettek.

Új vonás viszont: bár gazdasági munkaközösségek a Kőbányai úton nem alakultak, de az üzem vezetése lehetővé tette, hogy aki akar, előzetes megállapodás alapján, a munkaidő után bent maradhat. Akire szükség van, az saját munkakörében dolgozhat. Mintegy ötszázan vállalkoztak rá: *a túlóra szabályainak megfelelően fizetik őket.* Tavaly 85 ezer órát dolgoztak. Emellett mellékfoglalkozásra is módot találtak: műszakiak és fizikaiak — immár nem a saját munkakörükben — *munkaidő után részt vállaltak a mozdonyok javításából.* Hozzávetőleg 80 ember 17 ezer órát teljesített, s a teljesítménytől függően fizetik őket.

Mit várnak az új esztendőtől? A terv feszített: három százalékkal több feladatot tartalmaz. Az üzem vezetői most azt javasolják: ne az elképzelésekről írjunk — előzetesen majd' minden tetszetősebb, reménytkeltőbb —, hanem menet közben, a tényekről. A tényekről, amelyek — bíznak benne — eredmények lesznek...

Földes Tamás

A lakatosok egy M62-es dízelmozdony szekrényét javítják

Nehezebb lesz az idei lecke

Beszélgetés Kelemen Árpáddal, a kitérőgyártó üzem igazgatójával

Közismertek népgazdaságunk jelenlegi gondjai, és a kormány ezzel kapcsolatos hosszú távú célkitűzései is. Sohasem volt még annyira fontos, mint napjainkban, hogy a vállalatok, üzemek az eddiginél hatékonyabban, nyereségesebben termeljenek, növeljék az exportot és a minimálisra csökkentsék az importból származó anyagszükségletet. Mindezt tetézi a beruházások korlátozása és a munkaerőgond is. Nem könnyű tehát a gazdasági vezetőknek feladott lecke, hiszen annak tanulmányozására, a töprengésre nincs sok idő. A terveket a nehezebb körülmények között is teljesíteni kell! Az évek során kicsit már devalválódott szavaink — mint például a rugalmasság, a munkaszervezés, a hatékonyság, a minőség — napjainkban felértékelődtek.

Egyetért velem ebben *Kelemen Árpád*, a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemének igazgatója is. A lecke az elmúlt esztendőben sem volt könnyű, de az idei még nehezebbnek ígérkezik. Részletesen beszámolt erről a nemrég megtartott bizalmi testületi ülésen is.

Az évi tervet túlteljesítették

— *Szerencsére minket nem fenyeget a beruházások csökkentésének a veszélye, mert a MÁV továbbra is fontosnak tartja a pályák korszerűsítését* — mondja az igazgató. — Az elmúlt esztendőben a pályafenntartási szakszolgálat részére 648 kitérőt gyártottunk, az idén pedig 692-t rendeltek. A külső vállalatoknak 203 kitérőt szállítottunk. *Az üzem a tavalyi 603 millió forintos tervét 400 ezer forinttal teljesítette túl. Minden fontosabb, kiemelt termékünkből többet gyártottunk a tervezettnél.* Gyártmányaink minőségi szempontból is kifogástalanok voltak. Az elmúlt esztendő tehát sikeres volt, de nem gondoktól mentes.

— A betanított és segédmunkások hiánya például jelenleg is nehezíti munkánkat — folytatja. — Maximum 19 forintos órabért adhatunk egy segédmunkásnak. A kisiparosok ennél jóval többet fizetnek. *Minden munkafolyamatot nem tudunk gépesíteni.* Kevés a darukötöző és az anyagmozgató. Hegesztőtelepünkön például az utóbbiból öt helyett csak hárman dolgoznak. Ez növeli a balesetveszélyt is. Sajnos tavaly 35 könnyebb balesetünk volt, de a munkából kiesett napok száma szerencsére mégis csökkent.

Az ötnapos munkahét bevezetése miatti munkaidőalapkiesést az üzem vezetői a teljesítményt növelő különféle műszaki és szervezési intézkedésekkel pótolták. Többek között rakodólapok alkalmazásával korszerűsítették az anyagmozgatást, üzembiztosabbá tették a geólemezek darabolását, lyukasztását, egyszerűsítették a zárszerkezeteket.

— Az elmúlt esztendőben rendszeresítettük a váltólapkás szerszámokat — magyarázza *Kelemen Árpád*. — Ez marásra szolgáló, kiváló minőségű anyag, amelynek segítségével növekedett a teljesítmény és jobb lett a forgácsolás minősége is. A lapkákat Svédországból importáltuk, és hazai termékkel nem lehet kiváltani. Ezek a szerszámok tavaly a negyedik negyedévben elfogytak, és a közismert importkorlátozások miatt jelenleg is hiánycikkek nálunk. *Ha nem tesznek kivételt ennek az anyagnak a beszerzésében, akkor sajnos a korszerű technológiáról vissza kell állni a régire.* Ez munkaidőtöbbletet és minőségi visszaesést jelent majd a szerszámgyártásban.

Korszerűsítés — gondokkal

— Ebben az esztendőben mik a legfontosabb célkitűzések?

— *Idei tervünkben 618 millió forint értékű termék gyártását irányoztuk elő.* Összesen 824 kitérőt kell készíteni a vasút, illetve az idegen vállalatok részére. Ez kevesebb ugyan, mint 1982-ben volt, de tudni kell azt, hogy az idén már több korszerűbb, úgynevezett 54-es rendszerű kitérőt gyártunk. Ennek a normaigénye nagyobb, növekszik az elkészítéséhez szükséges idő. *A vasúti közlekedés napjainkban egyre megbízhatóbb és tökéletesebb pályát igényel. Ezért nekünk törekedni kell a korszerűbb technológiák alkalmazására, újszerű gyártási dokumentációk beszerzésére.* Tavaly például a műszaki fejlesztésre engedélyezett pénz legnagyobb részét egy modernebb, ragasztott, szigetelt sínkötés gyártási jogának megvásárlására szerettük volna fordítani, de a devizakorlátozás miatt az osztrák céggel megszakadtak a tárgyalások.

— Milyen előnyökkel járna ez a licenszvásárlás?

— A rendelkezésre álló információink szerint az osztrákoké nagyobb teherbírású, mint az általunk is gyártott hagyományosan ragasztott, szigetelt sínkötés. *Ha ilyeneket építhetnénk be a pályákba, akkor sokkal kevesebb lenne a fenntartási munka, és néhány év alatt megtérülne a befektetés.* Gondjainkat növeli, hogy egyes speciális szerszámaink — harántgyalu, sínfűrész — nagyjavítását, amit eddig Ausztriában végeztek, pénzhiány miatt egy éve nem tudjuk megrendelni. Ezek az eszközök nekünk szintén nélkülözhetetlenek.

Takarékosság, munkaszervezés

— Milyen intézkedésekkel próbálják ellensúlyozni az alapanyagár növekedését?

— Az acél árának növekedése valóban csökkenti a nyereséget. Ezt a kiesést más területen való takarékossággal (energia, rezsi, anyagfelhasználás stb.) kell csökkenteni. Nélkülözhetetlen továbbá a rendelkezésre álló munkaerő- és eszközkapacitás minél jobb összehangolása, a termelékenység növelése. Ennek érdekében a kísérletezéstől, a kockázattól sem riadunk vissza.

— Kifejtené ezt részletesebben?

— *Megpróbálkozunk az idén a munkaidőn túli kisvállalkozással. Szeretnénk például létrehozni egy öttagú géptisztító csoportot,* amelyben lakatosok, villanyszerelők és segédmunkások tevékenykednének. Ez a csoport — munkaidő után — a gépek nagyjavítása előtt teljesen megtisztítaná, kimosná az alkatrészeket, és a tmk szakembereinek ezzel már nem kellene foglalkozniuk. Így több idő jutna a tényleges javításra, és ezáltal a gépek gyorsabban visszakerülnének a termelésbe. *A váltók zárszerkezetének és a szigetelt rudaknak a gyártását is szeretnénk kisvállalkozásba adni,* mert nincs rá kapacitásunk. Egy tíztagú csoport 40 forintos órabérért szabad időben elkészítené ezeket, és nekünk, műszakban nem lenne rá gondunk. A túlórák száma is csökkenne. Ezeknek a dolgozóknak munkaidő alatt természetesen más lenne a feladatuk.

— Nem jár ez a foglalkoztatás a dolgozók túlterhelésével?

— Szerintem nem, mert az előírt tizenegy óra pihenőidőt mi hivatalosan biztosítjuk. De ha valaki szabad idejében kisiparosnál vállal munkát vagy a háztájiban dolgozik, senki sem ellenőrzi, hogy munkakezdés előtt pihent-e tizenegy órát. Ezenkívül nálunk a munkavédelmi feltételek is biztosítottak. De hát nem mi vagyunk az elsők, akik élnek az új rendelkezések adta lehetőségekkel. A MÁV egyes szolgálati helyein és a járműjavítókban már bevált a szerződéses foglalkoztatás. A kisvállalkozás is sikeres lehet. Legfeljebb az gondolkoztathat el bennünket, *hogy mi lesz a közművelődéssel?* Még kevesebb idő és energia jut majd a tanulásra, szórakozásra, a kikapcsolódásra. Az előnyei viszont — a dolgozóknak, az üzemnek és a népgazdaságnak egyaránt — forintban fejezhetők ki.

Kaszala

A személyszállítás éve

Mit tehetünk a kulturált utazás érdekében?

(Folytatás az 1. oldalról)

Egy, a közelmúltban rendezett vezetői értekezleten *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója 1983-at a személyszállítás évének nyilvánította. Mit takar valójában ez a megfogalmazás; milyen lehetőségekkel számolunk, milyen céljaink vannak? — erről beszélgettünk *Fülöp Lajos* főtanácsossal, a MÁV személyszállítási osztályának helyettes vezetőjével.

— A kocsik műszaki és higiéniai karbantartását megkönnyíti, hogy jó néhány szerelvényről lekapcsolhattunk egy-et-kettőt — mondja —. Erre természetesen csak ott került sor, ahol csökkent az utasforgalom, így a nyírségi és a hajdúsági vonatoknál kevésbé. Hét közben ez százötven kocsit tesz ki. Évek óta nem volt hasonló lehetőségünk, s ez adta az ötletet: *más területeken is teremtsünk rendet.* A már említett menetrendszerűségen, tisztaságon túl az utasok informálását is javítottuk, az utazási irodákkal meglevő kapcsolataink segítségével pedig különböző szabadidő-programokat szervezünk, kirándulóvonatokat indítunk.

— Gyakori vélemény: a statisztika olyan tükör, amely könnyen torzít. A kimutatások szerint a vonatoknak csupán négy-öt százaléka késik, ám ennél mégis többnek tűnik a pontatlanság miatti panasz; vajon miért?

Egymillióért jobb informálás

— Igaz panaszok, s ennek magyarázata: a nagyobb forgalmú, hosszabb távra menő, drágább vonatok közül minden negyedik-ötödik, vagyis e szerelvények húsz-huszonöt százaléka nem ér célba a menetrend szerinti időben. A mellékvonalakon ez nincs így, ám nem azok a szembeötlők. Magyarázkodni lehet, de most ne a kibúvókat keressük: változtatnunk kell e helyzeten. *Szándékunk, hogy alapvetően módosítunk az ellenőrzés, a beszámoltatás korábbi gyakorlatán, egyszersmind megváltoztatjuk az anyagi ösztönzést, s mind a vezetők, mind a beosztottak érdekeltsége jobban kötődik majd a személyszállító vonatok kulturált közlekedéséhez.* A prémiumrendszerben csak igen kis súllyal szerepelt a személyszállítás, de az idén áprilistól életbe lépő, új versenyszabályzatban már akkora rangot kap, amekkorát valójában megérdemel. Ezért az üzemviteli szakosztály intézkedési tervet készített: *a nemzetközi és a belföldi expresszek közlekedési adatait naponta vizsgálni kell — eddig csak a késéseket figyeltük.* A Budapest környéki forgalmat már 1982-ben is vizsgáltuk, s az ott kialakult gyakorlat szerint az idén e módszert kiterjesztjük a többi kiemelt város vonzáskörzetére is.

— Milyen tapasztalatokat szűrtek le a főváros környéki vizsgálatokból?

— Kiderült, hogy az erősen leterhelt vonalakon néha beerőltettek tehervonatokat: ki kellett alakítani tehát a tehervonatmentes időszakokat. Az 1983/84-es menetrend szerkesztésekor már ügyeltünk erre: *reggel fél hat és fél nyolc között nem férnek be a tehervonatok.* Emellett Budapest környékén is továbblépünk: tavaly februártól csak a csúcsidőszakban közlekedő vonatokat néztük, a jövőben viszont e figyelem valamennyi járatra kiterjed.

— Újabb panasz: az érdeklődő utas telefonon hívja a központi ügyeletet, hallja a csengetést, ám a kagylót nem veszik fel...

— Ez alighanem korábban volt részben igaz, mikor is sok indokolt panasz volt a központi információra, és általában a MÁV felvilágosító szolgálatára. Hozzávetőleg egymillió forintért máshová helyeztük, illetve korszerűsítettük a Budapest Keleti pályaudvaron levő, központi helyiséget és a távközlési berendezéseket. Így 1982 tavaszán az információval foglalkozók közvetlen kapcsolatba kerültek a nagy forgalmú határállomásokkal, és a vonali menetirányítókkal — afféle forró drótot hoztunk létre —, tájékozódhatnak a mindenkor friss közlekedési helyzetről. Egyszersmind a korábbi nyolccal szemben tizenhat városi vonalon tudnak egyidejűleg tájékoztatni. Persze az sem közömbös, hogy miközben a korszerű berendezés munkájukat könnyebbé teszi, a korábbinál nagyobb, levegősebb, kényelmesebb terem a munkakörülményeiket is lényegesen kedvezőbbé tette. Ráadásul a tavalyi átszervezéskor a bérezésük ugyancsak megváltozott: *képzettebb embereket helyezhettünk oda* — van, aki a MÁV tisztképzőt is elvégezte —, s jól összeszokott gárda alakult ki. A panaszok azóta jószerivel megszűntek.

Tisztább vonatokat

— A riporter tán' okkal véli úgy: legkényesebb témához érkeztünk, a tisztasághoz. Ez ugyanis nemcsak azon múlik, hogy kevés a takarítónk, hanem az utasok egynémelyike sem ideális partnerünk...

— A mainál tisztábbak lehetnek a szerelvények, még az adott körülmények között is: példa erre a HÉV vagy akár a budapesti metró. Kísérletként a szobi vonalon közlekedő ingavonatok közül néhány szerelvényt csak ott járatunk majd, s a többinél igényesebb műszaki ellátásban részesítjük. Meggyőződésünk, hogy ha ott állandósul a jó környezet, előbb-utóbb az utasok is elvárják azt és maguk is igényesebbé válnak. *Ehhez persze az is szükséges, hogy jegyvizsgálóink mindig udvariasan, de határozottan követeljék meg az utazási szabályok betartását...* A zárt, kísérleti vonal azért kellett, hogy tapasztalatokat szerezzünk. Köztudott, hogy anyagi lehetőségeink szűkösek, takarítókat, kocsitisztítókat nemigen tudunk alkalmazni. Külső vállalatokat, szövetkezeteket is foglalkoztatunk, noha ők is munkaerőgondokkal küzdenek. E téren enyhülést ígér, hogy három gazdasági társulás már szerveződőben van: *a veresegyházi vonalon, Cegléden és Székesfehérvárott tisztítják majd a kocsikat,* egy másik társulás pedig az Utasellátó Vállalat által bérelt háló- és fekvőhelyes kocsikat tartja majd rendben. Várhatóan a nyáron már dolgoznak.

Érdemi változások

Változás még: a MÁV 4 járdamosó gépet vásárolt, ily módon a Nyugati pályaudvar gépparkja bővült, s bekapcsolhatjuk Kőbánya-Kispestet, Kelenföldet és Pécset is. A budapesti pályaudvarokon jó ideje használt, 600 kofferkuli elhasználódott: *háromszázat az idén, a másik háromszázat jövőre kicseréljük, amelyik* pedig a régiek közül felújítható, azt vidéki állomásokon helyezzük ismét üzembe. Újdonság az is, hogy a mellékvonalakon közlekedő Bz-motorvonatok expressz- és poggyászszállítási gondjai a II. félévben megoldódnak. Harminc poggyásztermes kocsit vásárolunk Csehszlovákiától, miközben 15 Bz-motorkocsi is érkezik. Így az immár időszerű fővizsgák is megoldhatók, anélkül, hogy a forgalom megsínylené.

— Érdemi változást ígér tehát a 83-as év?

— *Azt reméljük, hogy az akcióprogram hatására a vasúti munka fegyelmezettebbé, az utazás pedig kényelmesebbé és biztonságosabbá válik.* Valamennyiünknek tudnunk kell: ha sikerül több utast szereznünk, növekszik a bevételünk, az pedig a részesedést, a vasutasok anyagi javadalmazását is javítja. Mindennek mikéntjét most alakítjuk ki — a végrehajtás a közeljövő feladata.

— földes —

Váróterми meditáció

Két órát töltöttem el január 19-én a dombóvári vasútállomáson. Huzatos előcsarnok, étterem, büfé vagy az egyetlen váróterem közül választhattam, hol töltsem el a csatlakozó vonatra várás unalmas óráit. Mivel a 31 forintos napidíjból nem csaphatok lakomát a restiben, maradt a váróterem.

A narancssárga asztaloknál ülő utasokon télikabát. En is magamon hagytam, pedig a salgótarjáni KALOR kályha közelében ülök. Ha elég meleg lenne, akkor se tudnám hova tenni a holmimat, mert fogas sehol. Az ablakok közelében elég világos van, de a terem közepén már nem lehet olvasni. Így hát nézelődöm.

Az egyik sarokban „Laci bácsi" könyveket árusít, ez ad némi színfoltot az egyébként rideg és barátságtalan váróteremnek. A másik sarokban egy lábavesztett asztalra féltucat széket kupacoltak. A két méter magas műanyag falburkolaton egyhangú menetrendek sorakoznak és néhány hevenyészett felirat. Egyik azt hirdeti: „...tilos a szeszes ital fogyasztása!" Még ez a szerencse, különben mi lenne itt?

Közben egy kék-köpenyes vasutas tojásszenet dob a KALOR-ba. Egy kis lapáttal ütögeti az oldalát, melynek eredményeként hamu hull a kopottas kőlapokra. Nem söpri föl. A széntől ugyan rákapcsolt a kályha, de a kabátok így is maradnak, hiszen a bejárati ajtó alatt féltenyérnyi rés van. Az ügyetlenebbek ráadásul be sem tudják csukni, mert rossz a zár. Egy közelben ülő fiatalember az „ügyeletes" ajtócsukó.

Milyenek lehetnek a kisebb állomások várótermei, ha Dombóváron ilyen? Ezen meditálok és eszembe jut egy vasutas vezető mondása: „az utasokat nem várakoztatni kell, hanem jó csatlakozással elszállítani." Hát igen. Ám a menetrend se készülhet mindenki szájíze szerint. Ha nem kellett volna ennyit várnom, tán föl se tűnnének ezek az „apróságok..."

Töprengésemből a hangszóró kellemetlenül erős hangja riaszt föl: bejár a vonatom. Örömömben legszívesebben én is fölkiáltanék...

Németh Tibor

Suba a subához...

A fiatalok — Komoróczi Julianna és Juhász Ferenc — az elmúlt év őszén egy szüreti mulatságon ismerkedtek össze. Nem kérdezték egymástól milyen fészekben nevelkedtek, ki mit csinál. Jól mulattak, s amikor hajnal felé a fiú hazakísérte a lányt, már csókkal búcsúztak.

— Van valakid? — kérdezte a fiú.

— Van... — kacérkodott a lány, de ahogy kicsúszott a száján, már meg is bánta, mert az igaz, hogy legyeskednek körülötte, de ilyen kedvére való mint a Feri, még nem akadt.

— Hát akkor... — eresztette el a fiú a lány kezét — köszönöm a jó szórakozást. Azt hiszem én sokáig nem foglak elfelejteni. Mert...

— Mert? — emelte a fiúra tekintetét Julika...

De ne részletezzük tovább. A fiatalok egyre gyakrabban találkoztak, és nagyon megszerették egymást.

Amikor a fiú először fordult meg Julikáék házában, a mama nem nagy szívélyességgel fogadta. Az unszimpátia még csak fokozódott, amikor később megtudta, hogy Juhász Ferenc „csak" egy lakatos szakmunkás a közeli járműjavítóban.

— Add ki az útját! — mondta a lányának, amikor az kijelentette, hogy a fiúnak komoly szándékai vannak, és ha legközelebb jön, szeretné megkérni a kezét.

— No hát erről szó sem lehet! — csattant fel a mama. — Még mit nem! Hát hozzád való ez a... — de nem fejezhette be, mert lánya közbevágott.

— Engem az érdekel, hogy rendes ember, s hogy szeret.

— Megbolondultál? — így a mama — hát ezért iskoláztattunk? Te tisztviselőnő vagy, és lehet, hogy a vállalatnál 2—3 év múlva te lehetsz a főkönyvelő. Neked olyan férjnek valót kell keresni, aki hozzád illik.

— Suba a subához... Mi? Ahogy a ti időtökben volt — csattant a lány ellenkezése. — Hát te csak ne szólj bele az én boldogságom alakulásába, mert ebben a dologban csak én dönthetek.

— Légy észnél kislányom — fogta könyörgésre a dolgot a mama. De Julika nem engedett, és el is rohant otthonról.

— Mi van már megint? — jött be a hangoskodásra, ajtócsapkodásra a lány apja.

— Mi lenne — tárta szét a karját az asszony. — A lányod megbolondult.

— Megbolondult? No és miért? Mert beleszeretett abba a lakatos fiúba? — mondta Komoróczi, de jobb lett volna, hogyha hallgat — mint 25 éves házasságuk alatt mindig —, mert a felesége hamar letorkolta. Sőt arra is figyelmeztette, hogy ha holnap jön az a fiú, és csakugyan megkérné a lányuk kezét, hát tudomására kell hozni, hogy keressen magához illőt.

Komoróczi nem szólt. Már megszokta, hogy a házban mindenben az asszony dönt. De hát tényleg olyan rendes ez a fiú. És mondják az ismerősök, hogy kitűnő szakember, jól keres. Hát mi kell egyéb? De mindenek felett látja, hogy nagyon szeretik egymást. Miért ne próbálhatnák meg a közös életet?

De a papa ezt csak úgy magában gondolta, hanem amikor másnap megérkezett a fiú és előrukkolt a lánykéréssel, mintha az eddigi tartása teljesen kicserélődött volna:

— Boldogok vagyunk fiam — mondta határozottan a vőlegényjelöltnek —, hiszen látjuk, hogy rendes ember vagy és hát ugye... szeretitek is egymást...

A mama kővé dermedt, s mire szólni tudott volna, Julika már az apja nyakában lógott, aztán morcoskodó anyját is ölelte. Így a fiatalokat boldogító helyzeten a szigorú mama már nem változtathatott.

A jegyesek bevonultak a szobába, a mama meg egy konyhaszékre rogyva sírdogált. A papának hirtelen kint az udvaron akadt dolga.

Julika később, amikor kiugrott valamiért a konyhába és látta síró anyját megkérdezte:

— Mi baj mamikám?

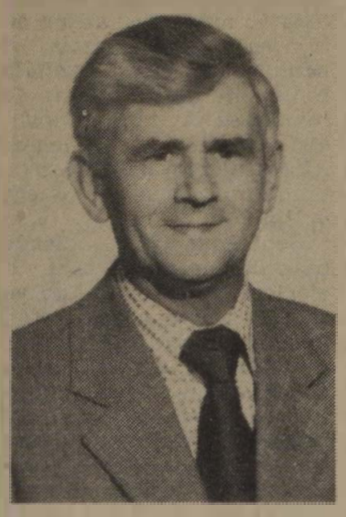
— Oh... Te... Te! — emelte könnyes tekintetét lányára — azt... mikor akarjátok az esküvőt?

— Úgy gondoltuk, hogy pünkösdkor — mondta boldogan Julika, és választ sem várva sietett vissza a vőlegényéhez.

Dávid József

PORTRÉVÁZLAT

Egy mozgalmas életút a végéhez közeledik



Szabó Józsefet, a veszprémi körzeti üzemfőnökség gazdasági üzemfőnök-helyettesét az Elnöki Tanács a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntette ki.

Veszprémben beszélgettünk az összes hajú üzemfőnök-helyettessel. Szerénységére jellemző, hogy legszívesebben kikerülné ezt a párbeszédet. Azért a kérdéseimre és Babarczy Árpád párttitkár biztató szavaira lassan kialakul a négy évtizedes mozgalmas életpálya.

— Mikor kezdte a vasutat? — kérdezem.

— *1942. szeptember 4-én itt Veszprémben kezdtem órabér-átalánydijas forgalmi gyakornokként* — mondja. — *Voltam távirász, kocsifelíró, s 1943-tól három éven át Várpalotán szolgáltam térfelvigyázóként. Utána öt évig Veszprémben voltam térfelvigyázó.*

A tisztképző eredményes elvégzése után 1965-ig oktatótisztként segítette a vasutasok képzését, továbbképzését. 1966-ban állomásfőnök-helyettes lett Veszprémben. Az üzemfőnökség megalakulásától, 1978-tól, gazdasági helyettes.

— Beszélj a mozgalmi munkádról is! — szól közbe Babarczy Árpád.

— *1967-től, nyolc éven keresztül a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének a tagjaként képviseltem a környék szervezett vasutasdolgozóit. Ugyancsak nyolc évig voltam a városi pártbizottság tagja.*

Szabó József 1953-tól 12 éven át alapszervezeti párttitkár s csúcsvezetőségi titkár is volt. Jelenleg is tagja a vasútüzemi pártvezetőségnek. Ötszörös kiváló dolgozó, a közlekedés kiváló dolgozója és a Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetésnek is a tulajdonosa.

— Meddig még? — kérdezem.

— Alig 20 hónapom van hátra a nyugdíjig. Ahogy magamat ismerem, kevés olyan nap lesz a nyugdíjazásom után, hogy az unokáimmal nem jövök ki a veszprémi vasútállomásra.

Sz. Jakab István

Ha megtorpan az elegyáramlás Balástyán üresek a vágányok

A harmadik vágányon az első magyar hidraulikus dízelmozdony egyik példánya álldogál, a háta mögé „kötött" paklival. Olyan tolatósfélének nézem.

— Igen, ez a Szegedtől Kistelekig közlekedő menetirányítói tartalékmenet. Előbb szemből bejön a miskolci gyors, majd utána ők mennek — tudatja *Giliczai Antal*, a balástyai szolgálattevő. Aztán mentegetőzve hozzá teszi: — Én ugyan Szegedről jöttem helyettesíteni, de azért jól ismerem az itteni körülményeket. Most pillanatnyilag csend van, az nem természetes, hogy valamennyi vágány szabad legyen. A vonal Kiskunhalason keresztül közvetlen kapcsolatot biztosít Kelebia—Záhony között. Ha valamelyik irányban megtorpan az elegyáramlás — ez gyakran előfordul, — s az állomások telítődnek, *Balástyára biztosan eldugnak két vonatot.* Ezek aztán várnak napokat, heteket, vagy akár egy hónapot is, amíg elviszik őket. A helyi feladás szezonjellegű, a betakarítások idején jelentősebb. Tíz termelőszövetkezet rakodik itt, legnagyobb szállítóik Forráskút és Üllés. *A MEZŐKER, amelyik sokáig vezette a listát, most alig hoz árut a vasútra.* A magyarázat persze kézenfekvő. A termelők rájöttek, hogy jövedelmezőbb a közvetlen értékesítés, mint eladni az árut egy fiktív gazdálkodást végző vállalatnak, amelyik fillérért vesz és forintért ad tovább. Ez vonatkozik mind a hazai, mind az exportforgalomra.

Ami a személyszállítást illeti, napközben alig vár valaki vonatra, a reggeli órákban viszont rengeteg az utas. Szegedre sokan mennek, részben a munkábajárók, részben a piacozók. A vidéknek kiterjedt a tanyavilága, ahol a megélhetés egyik formája még mindig a földművelés.

— A jövőben számítunk a személyforgalom kismértékű növekedésére, hiszen január 1-től a kisebb vállalatok megvonták az utazási hozzájárulást — folytatja a szolgálattevő. — *Akik ezután is a városba járnak dolgozni, nyilván a vasutat részesítik előnyben.* Sajnos a környék vasút—VOLÁN viszonylatában észrevehető, hogy a két közlekedési vállalat nem kiegészíti egymást, hanem konkurrál. Példa rá ez az állomás. A közeli műúton van autóbuszforgalom, a buszok azonban nem állnak meg, holott a falu ide két kilométer. A VOLÁN a nagyobb pénzt hozó távolsági járatok mellett a kétforintos üzlettel nem nagyon törődik, pedig a rövid utazásokra is volna igény.

T. Z.

Segítőkész újítási ügyintéző

Bene Istvánnal, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség ügyintézőjével a vontatási üzemegység egyik irodájában találkoztam. 1974 óta foglalkozik az újítások ügyintézésével. Az üzemfőnökség 1982. első félévében — az igazgatóság által hirdetett újítási versenyben — a harmadik helyezést érte el. Ez a siker többek között neki is köszönhető.

— A verseny kiírása után szakszervezeti bizottságunk kibővített ülést tartott, amelyre meghívtuk a szocialista brigádok vezetőit, az újítókat, az egyszemélyi elbírálót és az újítási felelősöket is — mondja. — A tanácskozás után senki sem maradt tétlen. Felkeltettük a dolgozók érdeklődését, bátorítottuk őket az újításra. Tények bizonyítják, hogy erőfeszítésünk nem volt hiábavaló.

Bene István az újítási mozgalom fellendítése érdekében többet tesz az egyszerű ügyintézésnél. Naponta végigjárja a műhelyeket, és megkérdezi a dolgozókat, hogy van-e új elgondolásuk, ötletük. Lemegy a szerelőaknába is, ahol érdeklődésére a lakatosok elmagyarázzák, hogy mivel lehetne termelékenyebbé tenni a munkát. Ezt le kell írni és rajzolni, de a kétkezi munkás erre sokszor nem hajlandó. *Bene István azonban nem közömbös ember. Azonnal leül az írógéphez, és megfogalmazza az újítás, ötlet lényegét, s ha szükséges, rajzot is készít.*

Fülöp Józsefné

Körzeti üzemfőnökség Miskoleon

Kocsirendezők és sarusok hócsatája a rendezőben

Az idei tél ugyancsak mostohán bánt a gyerekekkel és a sísportok kedvelőivel. „Tavasz a télben! Mi jöhet még ezután?!" — mondogatták gondterhelten egymásnak az emberek. A meteorológia érdekes statisztikákkal bizonyított: 100-200 éve nem volt ilyen meleg decemberben és januárban. Kinyíltak egyes virágfajták, csődöt mondott a költöző madarak érzékeny jelzőrendszere és a márciusi hidegre gyanakodva féltettük a vetéseket. Mintha felborult volna a természet egyensúlya. „A kutya nem eszi meg a telet!" — érveltek az öregek.

A rakodógép segítségével a peronokról gyorsan vagonokba kerül a hó

Az idén már bizonyára nem készülnek „havas" riportok, az újságírók nem számolhatnak be emberfeletti küzdelemről, helytállásról, hócsatákról — gondoltuk. *De a természet most is szolgált meglepetéssel, szeszélyes tréfával.* Február 6-án egy láthatatlan kéz széttépte az egek szürke dunyhafelhőit, és sűrű, puhapelyhekben szakadt ránk a hó.

Munkában a hóolvasztó

A *miskolci rendezőben ezen a vasárnapon üzemszünet volt. A hó belepte a váltókat, vagonokat, és hétfőn reggelre már megbénult a teherforgalom.* Mozgósítottak mindenkit a takarításra, de ennek ellenére az első kocsi csak tizenhárom óra tíz perckor gördülhetett le a gurítóról.

Február 8-án, kedden reggel sűrű hóesésben szállok le Miskolc-Tiszai pályaudvaron a 6402-es gyorsról. A vágányok között lapátokkal felszerelt vasutasok serénykednek, távolabb pedig egy rakodógép pőrekocsikra pakolja a hegyekké duzzadt havat. Amikor megtelik, a hóvonatot kihúzzák valahová a tárolóba, és megszabadítják terhétől. A személypályaudvaron zavartalan a forgalom, a vonatok nem késnek.

Gávay Pál üzemfőnök aggodalmas arccal tekinget ki irodája ablakán.

— *Sűrűn esik a hó az egész vonalon* — mondja. — *Ha nem csendesül, a rendező ismét bedöglik. Néhány elektromos váltó már most felmondta a szolgálatot. Tizenkilenc pályamunkás küszködik a hóval, de nem győzik a munkát.*

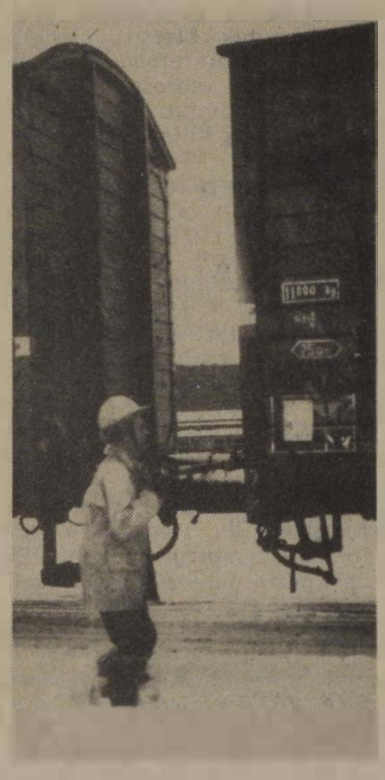
Percenként jelez a kulcsos telefon, a főnök intézkedik. Most az a legfontosabb, hogy a rendező le ne álljon. Dolgozik a nagy teljesítményű hóolvasztó gép is.

— A repülőmotoros gépet már nem használjuk — tájékoztat *Gávay*, amikor leteszi a telefont. — *Sokat fogyasztott, ezen kívül tűz- és balesetveszélyes volt.* Olyan erővel dolgozott, hogy a kavicsot harminc méterre is szétszórta. Géppisztolylövedékként pattogtak a kövek, ablakokat törtek be. A jelenlegi kisebb teljesítményű, de azért megbízható.

— Most készíthet „havas" riportot, időzíteni sem lehetett volna jobban a látogatást — folytatta ismét egy telefonbeszélgetés után. — Érdemes elmenni a rendezőbe, de nem lesz könnyű dolga. A hó majdnem térdig ér.

Az irányítótoronyban

Vállalom az elakadás veszélyét és *Koncz Zoltán* üzemfőnökhelyettessel, valamint *Papczun Lászlóval*, az szb közgazdasági bizottságának vezetőjével útnak indulunk. Letaposott, keskeny csapáson haladunk egymás után. Szakad a hó, a szél szembe fúj. Csúszkálunk, egyensúlyozunk. A síneket nem látni,



A fél lábszárig érő hóban nehéz a kocsirendezők munkája

(Szatmári János felvételei)

mintha fehér takaróval borították volna be az egész pályaudvart.

— *Már nem is emlékszem, mikor volt erre ilyen nagy hó* — jegyzi meg *Koncz Zoltán.* — *Szerencsére a személypályaudvaron 64 elektromos fűtésű váltó van, amely elolvasztja a havat.* De ha hatvan kilométeres sebességű széllel jön a hó, az elektromos váltó is üzemképtelen lesz. Most még nincs baj.

Apró szigetekként feketéllik az elektromos váltók környéke. Ott nincs szükség a pályamunkásokra. Előttünk magasodik a betonból készült, úgynevezett dominó forgalmi irányító épület tömbje. Meglátogatjuk az irányítókat a legfelső emeleten. *Itt van a személy- és rendezőpályaudvar forgalomirányításának agyközpontja.* Ezt a korszerű központot 1966-ban építették 36 millió forintért. Benyitunk a műszerekkel, telefonokkal zsúfolt, félkörben üvegfalú terembe. *Igazi nagyüzem van.* A zöld színű rendezői asztal fénycsíkokkal határolt mezői előtt *Fekete Erzsébet* forgalmi szolgálattevő és *Juhász Imre* rendezői asztalkezelő áll. Figyelik a villogó vörös csíkokat, kezelik a központi állítású váltókat. *Gaskó István* rendelkező szolgálattevő le sem veszi füléről a telefont. Egy oldalfülkében személyvonat indulását közlik az utasokkal.

— Itt nem kötelező az egyenruha — mondja *Koncz Zoltán*, látva az ingujjra vetkőzött fiatalembereket, és a feszes „macskanadrágban" dolgozó *Erzsikét.* — 169 bekötött váltót irányítanak innen. Ezen kívül az itt levő rádió segítségével minden villamos mozdony vezetőjével kapcsolatot teremthetnek.

— *Már akadoznak a rendezői váltók* — jegyzi meg *Gaskó István.*

Lassul az elegyrendezés; lesz dolga a szerelői ügyeletnek is. A nagy figyelmet, koncentrálást igénylő feladat miatt ebben a teremben hat órát dolgoznak a vasutasok.

— Tegnap egy házaspár teljesített itt szolgálatot: *Benedek Zoltán* és a felesége — jegyzi meg az üzemfőnökhelyettes. — A feleség volt a rendelkező, a férj az asztalkezelő, tehát az asszony parancsolt. Munka közben ez nem okoz konfliktust...

Revansot vesz a tél

A kellemes melegben megszáradt a kabátunk, de nem szemlélődhetünk tovább, folytatjuk utunkat. Az egyik őrhely eresze alatt öt-hat pályamunkás szárítkozik.

— Átázott a kabátunk, nadrágunk — magyarázza *Borbély Lajos* munkavezető. — Úgy látszik, revansot vesz a tél. Hetven-nyolcvan váltót kell kitisztítanunk, kaparóval, seprűvel, de alig győzzük a munkát. Amikor a végére érünk, kezdhetjük elölről.

— *1962-ben volt ilyen nagy hó* — jegyzi meg *Kiss Miklós* pályamunkás, aki 34 éve dolgozik a pft.-nél. — Harminc irányvágányon kéziállítású váltók vannak, a kocsirendezők is küszködnek.

Fónagy Sándor tolatásvezető és társa, *Zalatnai Ferenc* kocsirendező gumicsizmában tapossa a néhol térdig érő havat. Az egyik kezükben zászló, a másikban kaparó.

— Lassult a forgalom, de ilyen körülmények között ez nem is csoda — mondja *Fónagy Sándor.* — Váltóállítás előtt ezzel a kaparóval megtisztítjuk a sínt a rátapadt hótól, és csak utána állíthatunk váltót, de még így is kétszer akkora erő szükséges hozzá. Sajnos a mozdonyrádiót javítják, ezért most ez a segédeszközünk is hiányzik. *Csak ketten vagyunk és bizony nagyon kell figyelni, mert ilyen körülmények között balesetveszélyesebb a munka.*

— Kaptak már védőitalt?

— Ma még nem!

— Hogy lehet az? Hiszen kiadtuk a rendelkezést! — mondja ingerülten *Koncz Zoltán.* — Azonnal intézkedem! — és már szalad is a közeli őrhelyre telefonálni.

Gyalogolunk tovább a gurítódomb felé. Erre már nehezebb haladni, nincs kitaposott út. A saruzási körzetben két sarus csapatvezető és hét saruállító dolgozik. Éppen gurítás van. Lomhán mozognak az irányvágányok között, a hó nehezíti a haladást, a kocsik is lassabban gurulnak. *Kertész András* sarus négy vágányt „fog".

— Ilyenkor 10-12 méterrel előbb rakjuk le a sarut, mert nagy a tapadás — magyarázza. — Néha homokozzuk is a sínt, de most nincs értelme. A hó úgyis lemossa. A kocsik is lassabban gurulnak, fogja a hó.

Gurul egy négytengelyes vagon, a sarusnak mennie kell. Mi is indulunk vissza az üzemfőnökségre. *A hó vigasztalanul esik.* Útközben ismét találkozunk a kis tolató csapattal. Éppen forró teát töltenek nekik egy kannából.

Miskolcon 1981. július 1-én alakult meg az üzemfőnökség. Gévay Pál, Vincze Károly szb-titkár társaságában az eddigi tapasztalatokról beszél. Az üzemfőnökség több mint négyezer dolgozójával a legnagyobbak közé tartozik. Legfontosabb feladata az ipari nagyüzemek szállítási igényeinek kielégítése. Tavaly a rendező nem érte el kapacitásának a határát. *12,6 millió tonna árut szállítottak: Ez lesz az idei terv is.*

Az átszervezés tapasztalatai

— Az üzemfőnökség előnyeit nem lehet csak a számok tükrében vizsgálni — mondja. — A teljesítménynek, a hatékonyságnak sok összetevője van. *Mi elsősorban a belső kocsimozgások felgyorsítására törekedtünk.* Beleszólhatunk a hozzánk tartozó állomások kocsiirányításába, a tartalékmozdonyok jobb kihasználásába stb. Tehát nőtt az operativitás. *Javult a kocsiellátás is.* A felvételre jelentkező munkaerőt oda irányítjuk, ahol a legnagyobb szükség van rá. A peremállomásokon megszűnt az elegyácsorgás, sokat javult a kapcsolat a forgalom és a vontatás között. Természetesen az állomásfőnököket hagyjuk önállóan dolgozni.

— A reggeli felolvasásokon — folytatja az üzemfőnök — a forgalomnál dolgozókon kívül részt vesz a tartalékmozdony vezetője is, és közvetlenül tájékozódhat a forgalmi helyzetről. Az átszervezés után azt tapasztaltuk, hogy *nőtt a kezdeményezőkészség és a vasutasok jobban becsülik egymás munkáját. Erősödött a vezénylési fegyelem is.*

— Az idén minden vasárnap éjszaka gurítási szünetet tartottunk, hiszen a vállalatok a hét végén nem rakodnak — kapcsolódik a beszélgetésbe *Vincze Károly* szb-titkár. — Ezáltal lehetővé vált, hogy a pihenőnapokat kiadjuk. Sajnos nálunk is nagy gondot okoz a létszámhiány. Kellene még ötven kocsirendező, 158 jegyvizsgáló és több sarus. *Szakszervezeti bizottságunk is minden erővel igyekszik eleget tenni az átszervezés utáni szigorúbb követelményeknek.* Erre a lehetőség adott, hiszen a 15 tagú szakszervezeti bizottság munkáját 16 főbizalmi, 180 bizalmi és 77 tagú bizalmi testület segíti. Az állomásfőnököknek és részlegvezetőknek a főbizalmi a partnere. Sokat javultak a munkamódszereink, de hátráltatja az előrehaladást, hogy sokan még nem KÚF-szinten gondolkodnak. *Több csoport nem az arra legalkalmasabb munkatársát választja meg bizalminak, és a testületben sem mindig a legrátermettebbek képviselik a közös érdekeket.* A jövőben ezen szeretnénk változtatni.

Amikor este ismét vonatra szálltam, már olvadt a hó. A rendezőben ismét a szokott ritmusban dolgozhattak a vasutasok.

Kaszala Sándor

Sok a hátrányos helyzetű dolgozó

A debreceni építési főnökségnél nehéz a segélyezési bizottság dolga

Az alapszervezeti gazdasági felelősök a megmondhatói, hogy milyen sok szakszervezeti tag vélekedik még ma is úgy: *a szakszervezet azért van, hogy segélyt adjon.* Különösen azokon a területeken osztják az efféle egyoldalú nézeteket, ahol az elmúlt években nagy változás volt a munkaerő-struktúrában. Közéjük tartozik a debreceni építési főnökség is, ahol *Major Imréné* gazdasági felelőssel, munkaügyi előadóval beszélgettünk segélyezési munkájukról.

Nem jut mindenkinek

— Őszintén szólva nem panaszkodhattak dolgozóink az elmúlt évben, mert az eredetileg tervezett 125 ezer forint vállalati és szakszervezeti bizottságunk segélykeretéhez az építési főnökségek szakszervezeti bizottságától további 42 ezer forintot kaptunk. *Még így se tudtunk mindenkinek adni.* Ennek okát abban látjuk, hogy a főnökségen dolgozók között a hátrányos helyzetű dolgozók és cigányok aránya meghaladta az ötven százalékot, akiknél *az évenként jelentkező szülési segély összesítve annyit tesz ki, mint más alapszervezetek egész évi segélykerete.* S akkor még beiskolázási, szociális és egyéb segélyekről nem is beszéltünk. Tudom, hogy a többi dolgozóra nézve hátrányos, hogy más építési főnökségi alapszervezet 65 forint/fő segélykeretével szemben a mi 75 forint/fő értékünk már így is magasabb, de a 42 ezer forint segítséget a középszervünktől is éppen a munkaerő-összetételben jelentkező változások miatt kaptuk — tájékoztat a gazdasági felelős.

Megtudtuk azt is, hogy a múlt év szeptemberében a debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottságától közel kétszázan kértek beiskolázási segélyt. A segélykérelmek 780 (!) gyereket érintettek. Természetesen mindenki nem kaphatott. A segélyezési bizottság a körültekintő elemzés után csak negyven kérelem teljesítését hagyta jóvá.

— Megjegyzem, főnökségünk az elmúlt évi terveit ezzel a munkaerővel is túlteljesítette! Ettől függetlenül minden kérelmet alaposan megvizsgál a bizottság. Még a legnagyobb körültekintés ellenére is előfordul, hogy a segélyezettek közül — igaz elenyésző arányban — néhány napon belül egy-kettő megszünteti a munkaviszonyát. Sokszor az is kilépéssel fenyegetőzik, aki nem kap. Természetesen, ezzel nem tudnak ránk hatni. Főnökségünk dolgozóinak többsége így is hátrányos helyzetbe kerül a segélyezés szempontjából. Másfél évtizede szorosabb kapcsolatban vagyok a szakszervezeti gazdasági munkával, *de a segélyezési munkát ilyen nehéznek még nem láttam.* Sokszor mondunk ugyan a megalapozatlan igényekre nemet, de tudja, az igénylőnek ez nem mindig elfogadható válasz. Törtük már a fejünket, mi lenne a helyesebb elosztási elv, *úgy látjuk, hogy a bizalmicsoportnak, s magának a bizalminak kell jobban a sarkára állni, hogy az elosztás igazságosabb legyen* — vélekedik Majorné.

Sok múlik a vezetőkön

A debreceni építési főnökségen az igazolatlan hiányzást a segélyezésből kizáró oknak tekintik, de mint megtudtam, a valóság sokkal összetettebb. Olykor előfordul, hogy a munkaidő-nyilvántartási lapon a hiányzást, igazolatlan távollétet nem tüntetik fel a vezetők, mert ez is prémiumcsökkentő tényező. A hátrányos helyzetű rétegben az sem ritka, hogy — miután a havi fizetésekből kis részletekben levonták a tüzelőjegy árát — potom pénzért elkótyavetyélik, s utána mennek az szb-re, s kérik a tüzelősegélyt. Természetes, hogy ilyen esetben elutasító a válasz.

Azt már *Széles Károly* igazgatótól tudom, hogy az alapvető problémát a hátrányos helyzetű rétegnél abban látják, hogy a családi pótlék alapjául megállapított 21 naptári nap nem a legszerencsésebb.

— Helyesebb lenne ezt az értéket 18 munkanapban megállapítani, mert némelyikük már olyan rafináltan tudja, hogy mikor kell újból munkára jelentkezni. A kassai építési főnökségen dolgozó kollégáktól tudom, hogy Csehszlovákiában sem naptári napban, hanem munkanapban határozták meg a családi pótlékra jogosultság alapját. Ez ösztönzőbb és a saját fajtájuk is ezt látná helyesebbnek, s ennek a minap elhangzott cigányfórumon hangot is adtak. Mert a jelenlegi gazdasági helyzetben, a humánumnak is szorosabb határt kellene szabnunk — így a főnökség igazgatója.

Megéri-e a támogatást?

— Az csak fokozza az ellentmondásosságot, hogy több olyan dolgozónk van, aki a gyerek szüleinek szabadságvesztése miatt az unoka után is kapja a családi pótlékot — vette vissza a szót Major Imréné. — *Sőt, volt olyan eset, amikor egyik dolgozónk a nagyapa után is felvette a 2000 forint vszt-temetési segélyt, az 1200 forint ÖTA-segélyt, s mivel ő temettette el, még külön 800 forint szb-segélyt is kapott.* De ugyanez a dolgozó néhány héttel előbb a beiskolázási segélyt is megkapta. Hogy megéri-e nekünk ennek a hátrányos helyzetű rétegnek az ilyen mértékű támogatása, az más kérdés.

Orosz Károly

Szép hivatásra készülnek

Beszélgetés a kereskedelmi oktatótiszti tanfolyam négy hallgatójával

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet nyolchetes, bentlakásos kereskedelmi oktatótiszti tanfolyamának 32 hallgatója van. Közülük 24 a nő és 8 a férfi. Ez is mutatja, hogy az oktatótiszti munkaterület is mindinkább elnőiesedik.

Mindenes volt

Kazai Lászlóné, a kazincbarcikai körzeti üzemfőnökségtől érkezett a fővárosba. Eddig tartalékosként végzett kereskedelmi munkát.

— *Amolyan mindenesként tartanak számon* — kezdi a beszélgetést a fiatalasszony. — *Ha valaki megbetegedett vagy szabadságra ment, nekem kellett helyettesíteni.* Szerencsére többé-kevésbé csaknem minden kereskedelmi munkakört ismerek. Legjobban a fuvarozásszervezést szerettem. Izgalmas feladat volt a vállalatokkal rendszeresen tartani a kapcsolatot és felelősségteljes munka a fuvarpiackutatás is.

— Hogyan került a tanfolyamra?

— Amikor a tisztképzőt elvégeztem, a főnökségen elmondtam, hogy szívesen részt vennék egy oktatótiszti tanfolyamon. *Már a nyáron szóltak, hogy hamarosan beiskoláznak.* Igaz, a nyolc hét intenzív tanulást kíván, de csak így lehet lépést tartani a változásokkal.

— Itt az iskolában, mire kell fordítani a legtöbb energiát?

— Számomra a pénztárszolgálati tudnivalók elsajátítása jelentette a legnehezebb feladatot. A folytonosan változó árudíjszabások nyomonkövetése nem könnyű.

Előnyös helyzetben

A 27 esztendős *Turbucz Sándor* már közel két esztendeje oktatótisztként tevékenykedik. Csiszolt beszédén, szakmai hozzáértésén látszik: *nem múlt el nyomtalanul ez az idő.*

— *Valóban előnyösebb helyzetben vagyok, mint a többi hallgató, hiszen a munkám során találkoztam már azokkal a problémákkal, ismeretekkel, amelyekről itt tanulunk. Mégsem mondhatom, hogy számomra fölösleges ez az oktatótiszti tanfolyam.* Ellenkezőleg. Segít eligazodni: melyek a súlyponti kérdések ebben a szakmában. Számos friss információval gazdagodtam. Ez nagyon fontos, hiszen tapasztalataim szerint a tanítványok csak akkor bíznak az oktatóban, ha kellően képzett, felkészült ember. A kereskedelmi szolgálat nagyon sokrétű. A bonyolult díjszabások között nem könnyű eligazodni. Ez a tanfolyam hozzásegít a tudásom elmélyítéséhez. Már most úgy érzem, nagy hasznát veszem majd az itt tanult pedagógiai, szociológiai, vezetéselméleti, munkavédelmi és oktatási ismereteknek.

— Hivatás vagy szakma az embereket oktatni?

— *Számomra hivatás. Nagyon szeretem a munkámat. Jó érzés átadni másoknak a tudást.* Vésztőn, a körzeti üzemfőnökségen tanítok, de havonta öt-hat napot Gyula állomáson is oktatok. Személy- és árupénztárosokat, raktárnokokat, jegyvizsgálókat készítek fel vizsgára. Már jó ideje a vasútnál dolgoztam tartalékos beosztásban, amikor a vésztői üzemfőnökség alakulásakor felkértek erre a munkára. A tisztképző elvégzése óta sokféle munkakört ismertem már a vasútnál, így hát szívesen vállaltam. Nem bántam meg, *bár az oktatótisztek nincsenek megfizetve.* Én 4300 forintot keresek. Ezenkívül a kiutazásokért és az ellenőrzésekért havonta maximum 300 forintot kaphatok. Ez az összeg azonban csak akkor jár, ha az adott hónapban az utazásaim száma elérte a 13-at. Ellenkező esetben csak az arányos töredékét kaphatom. Sok fáradságot, áldozatot és folyamatos tanulást kíván ez a munka, de szívesen csinálom.

A nőknek fárasztó

Kabai Gábornét a püspökladányi körzeti üzemfőnökségtől küldték Budapestre.

— *Kereskedelmi hivatalnok vagyok. Munkahelyemen a kárjegyzőkönyvekkel foglalkozom. Szeretem, amit csinálok, és eszembe sem jutott, hogy oktatótiszt legyek.* Telefonon megkérdezték tőlem, eljönnék-e tanfolyamra? Igent mondtam, mert megtisztelтetésnek éreztem, hogy a főnökség engem választott. Akkor, amikor igent mondtam, nem gondoltam, hogy azonnal meg kell válnom a korábbi munkámtól. Amikor legutóbb otthon jártam, már hallottam, hogy az utódomat is kinevezték. Valahogy túlságosan gyorsan történt minden.

— És most hogyan tovább?

— Még nem tudom. Valószínűleg Püspökladányba kell majd átjárni oktatni. Ennek nem örülök túlságosan, mert Karcagon lakom, és ott is dolgozom.

— Hogyan viseli el a család a távollétét?

— *Nehezen. Kisfiam és a férjem nagyon várja, hogy véget érjen a tanfolyam. Hétközben itt Pesten intenzíven tanulok, hét végén pedig otthon vár a mosás, takarítás, főzés. Ez bizony eléggé fárasztó.*

Kiefer Hermanné már 23 esztendeje dolgozik a MÁV-nál, a pécsi körzeti üzemfőnökségen oktatótiszt.

— Korábban kereskedelmi hivatalnokként dolgoztam. Eredetileg nem engem jelöltek az oktatói munkára, aztán mégis rám esett a választás. *Nem bántam meg, hogy elvállaltam. Nehéz, de csodálatosan szép munka ez.* A tanfolyamon az első hét volt a legnehezebb. Akkor bizony késő éjszaka is tanultam, nehogy szégyent valljak.

Péntekenként az előadások után húsz perc jut arra, hogy elérjem a Pécsre induló vonatot. Ott vár a család. Férjem és két kisfiam. Aztán nálunk is kezdődik a hétvégi műszak. Rendbe kell tenni mindent, hogy a következő hét elején nyugodtan térhessek vissza az iskolába. De megéri a fáradságot, hogy továbbra is azt csinálhassam, amit szeretek.

Jó az ellátás

— Elégedettek az ellátással?

— *A nők az Északi Járműjavítóban kaptak szállást. Kényelmes, kulturált környezetben pihenhetünk. Reggelit és ebédet a Dob utcában kapunk, vacsorázni a Keleti pályaudvar éttermébe járunk.*

— Igaz, sokat kell utazgatni, de azért így is a vacsora a nap fénypontja — veszi át a szót Kabainé. — Ízletesen és változatosan főznek a Keletiben. Már öt hete vagyunk Pesten, de még nem volt kétszer egyforma étel vacsorára. Ezért köszönettel tartozunk.

— *A férfi hallgatók szállása a város központjában van* — mondja Turbucz Sándor —. *Amikor csak tehetem, színházba megyek.* Már voltam a Madáchban, a Nemzetiben és a Thaliában. Igazán sok kellemes élménnyel gazdagodtam. Itt az iskolában is akadt néhány vidám program. Jártunk Sturovóban, ahol a közös határállomás munkájával ismerkedhettünk meg. Legközelebb pedig Pécsre megyünk, ahol az oktatási központot nézzük meg.

Lassan a végéhez közeledik a nyolchetes tanfolyam. Kezdődik a vizsgaidőszak. Ki-ki képessége és tudása szerint igyekszik majd helytállni. A beszélgetésekből azonban kiderült, hogy nem tanúsít minden hallgató egyforma érdeklődést az oktatási munka iránt. Ez is azt bizonyítja, hogy az üzemfőnökségen nem jártak el elég körültekintően a hallgatók kiválasztásánál.

— Iya —

A munkahelyek felelőssége a SZET-es fiatalok kiválasztásában

Immár tíz esztendeje, hogy a 30 éven aluli szakmunkás fiatalok megpályázhatják a továbbtanulást, a főiskolák, egyetemek nappali tagozatán. Igaz, a pályázat szigorú feltételekhez kötött, ezek a feltételek azonban a jó helytállás, az eredményes tanulás érdekében szükségesek. Az elmúlt tíz esztendő alatt, a vasút területén mintegy százan vettek részt az előkészítő tanfolyamokon, 1981-ig ötvenöten ténylegesen is megkezdték egyetemi, főiskolai tanulmányaikat, húszan pedig már diplomás szakemberként tértek visza munkahelyeikre.

Az 1983/84-es tanévben — a SZOT a TOT-tal, a KISZ KB-val és az illetékes főhatóságokkal együttműködve — ismét kijelölte azokat a nagyvállalatokat, amelyek a szakmunkásaikat egyetemi, főiskolai előkészítő tanfolyamokra küldhetik. A közlekedési tárcán belül a Magyar Államvasutak — mint a tíz év alatt mindig — ismét a kijelölt vállalatok között van. A pályázók jelentkezési határideje: március 30.

Körültekintőbben

Szórád Antalnéval, a MÁV Vezérigazgatóság Oktatási Osztály vezetőjével arról beszélgettünk, hogy a tíz év tapasztalatai alapján mire kell nagyobb gondot fordítaniuk a munkahelyeken.

— Mindenekelőtt a pályázati lehetőség széles körű ismertetésére — mindja az osztályvezető. — *Arra, hogy az igazgatóságok területén, valamennyi üzem és szolgálati főnökség tájékoztassa a 30 éven aluli szakmunkásokat, a továbbtanulási lehetőségről.* Ha a fiatalok nem véletlenül szerzik értesüléseiket, hanem azt tapasztalják, hogy a kérdéssel a személyzeti, oktatási előadók körültekintően, és felelősségteljesen foglalkoznak, akkor maguk is nagyobb jelentőséget tulajdonítanak a továbbtanulásnak.

A vezetők feladata

— Mit kell szem előtt tartani a pályázók kiválasztásánál?

— A pályázók követelményrendszerének vizsgálata fontos politikai feladat. *Éppen ezért az előkészítő munkában, a gazdasági és mozgalmi szervek összehangolt együttműködése szükséges.* Néhány esetben a katonai szolgálat, illetve a szakmai gyakorlati idő figyelmen kívül hagyása nehezíti a jelentkezők jogosultságának bírálását. Az ilyen problémák tisztázása hosszadalmas, sok időt igényel és felesleges munkát okoz. A gazdasági vezető — a személyzeti és oktatási apparátus segítségével — a fiatal dolgozó példamutató munkavégzése, rátermettsége, tanulási készsége alapján ösztönözzön. A KISZ-szervezet mondjon véleményt a jelentkező társadalmi aktivitásáról, a szakszervezeti bizottság pedig vizsgálja meg a családi körülményeket.

— Sajnos, — bár ez természetes — minden esztendőben vannak sikertelen felvételizők és előfordul, hogy a fiatalok az egyetemi, főiskolai évek alatt hagyják abba tanulmányaikat. A kiválasztásnál lehet-e segíteni az ilyen jelenségek megelőzésében?

— Alapvetően meghatározó az erők reális felmérése. Ezt egyrészt a munkahelynek, másrészt a fiatalnak önmagának kell elvégeznie. Feltétlenül szükséges, hogy a munkahelyi vezetők beszélgesenek a kiválasztott pályázókkal. Jó lenne, ha a beszélgetésnél a házastársak is jelen lennének. Fel kell hívni a figyelmet arra, *hogy a tanulás sok lemondással, szabadidőelvonással jár.* Az áldozatvállalás — amely egyúttal kitüntető elismerés is — néhány év múlva gyümölcsöt érlel. Jó példa erre a már végzett húsz diplomás.

A beszélgetés során a munkahelyi vezetők hansúlyozzák: a fiatalok nem maradnak magukra. Problémáikkal továbbra is bizalommal fordulhatnak a munkahelyi vezetőkhöz, hiszen visszavárják őket. Bölcsődei, óvodai elhelyezés, üdülési igényekben eddig is segítséget kaptak a kérelmezők. Természetesen a fiataloknak azt is tudniuk kell, hogy a munkahely előlegezi a bizalmat, vállalja az anyagi terheket, *de ezt az egyetemi, főiskolai évek alatti jelkiismeretes tanulással, aktív közösségi magatartással ki kell érdemelniük.* Ha a jelentkezők közül a munkahely vezetőinek, személyzeti, oktatási előadóinak sikerül kiválasztani az arra érdemeseket, tudatos, tervszerű tanulásra ösztönözzenek.

Közgazdászok előnyben

— A MÁV az első öt vállalat között volt, amelyek 1973-ban élhettek ezzel a lehetőséggel. Tíz év alatt a legtöbben a műszaki egyetemen, s a főiskolák különböző tagozatain tanultak. Az 1983/84-es oktatási évben milyen szempont szerint történik a kiválasztás?

— Társadalmi, gazdasági helyzetünk javításának alapfeltétele, hogy erősödjön a közgazdasági szemlélet, javuljon az ilyen irányú vezetői munka. Az idei pályázatoknál tehát jó lenne, ha minél többen jelentkeznének a közgazdasági szakterületre — fejezte be a beszélgetést Szórád Antalné.

Pálinkás Katalin

Nőfelelősök levelező oktatása

A szeptember óta tartó huszonegy főbizalmi levelező oktatása mellett újabb tisztségviselők továbbképzése kezdődött *Celldömölkön.* A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság szervezésében január 20-án 23 nőfelelős — nőbizottsági tag — kezdte meg tanulmányait. Erre a tanfolyamra azokat iskolázták be, akik családi és egyéb elfoglaltságuk miatt nem vállalhatják a kéthetes bentlakásos tanfolyamot.

A hallgatók havonta egy alkalommal egész napos foglalkozáson vesznek részt a celldömölki szociális épületben. A továbbképzést modern szemléltető eszközök is segítik. Az előadásokat és konzultációkat a Vas megyei SZMT és a szombathelyi tszb függetlenített munkatársai tartják. A 14 foglalkozási napból álló levelező képzés félidejében és a tanfolyam végén elbeszélgetések formájában győződnek meg az oktatók arról, miként sikerült a tisztségviselőknek elsajátítaniuk az anyagot.

Névadó ünnepség Nyíregyházán

Névadó ünnepséget rendezett a közelmúltban a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti és KISZ-bizottsága a város házasságkötő termében. A tizenegy gyermeket, a szülőket és névadókat az úttörő-énekkar köszöntötte, majd — az anyakönyvvezető szavai után — a rendező szervezetek nevében *Hargitai Lászlóné* fejezte ki jókívánságait.

A szakszervezeti bizottság ajándékutalványokkal, a KISZ-bizottság ajándékkal és virággal, az úttörők pedig kisdobosnyakkendővel kedveskedtek az ünnepelteknek.

Magyaros vendéglátás

A SZOT Szociálturisztikai Iroda szervezésében minden év végén hazánkba látogat az Olasz Szakszervezeti Szövetség 370 tagja, hogy itt ünnepelje az új esztendő első napját. A különvonat tavaly, december 29-én is megérkezett a vendégekkel. Az Utasellátó Vállalat Keleti pályaudvari 9. számú mozgószolgálati egysége a vonat étkezőkocsijában gondoskodott ellátásukról.

A vendégek közül többen nem először jártak Magyarországon, és elismerően nyilatkoztak az udvarias, figyelmes kiszolgálásról, a gazdag programról.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére a közelmúltban előadást tartott Lesz Ferenc, a városi pártbizottság titkára. A bel- és külpolitikai helyzetről tájékoztatta a hallgatókat.

Az internacionalizmus szellemében

A vietnami szakszervezetek együttműködése a szocialista országok szakszervezeteivel

Tíz esztendő telt el azóta, hogy a Vietnami Demokratikus Köztársaság és a Dél-Vietnami Ideiglenes Forradalmi Kormány, az Amerikai Egyesült Államok és a saigoni adminisztráció képviselői Párizsban aláírták a vietnami háború befejezéséről és a béke helyreállításáról szóló egyezményt.

A tíz év folyamán a vietnami nép számára létfontosságú változások mentek végbe az országban. 1975 tavaszán véglegesen felszabadult a déli országrész, 1976-ban megteremtődött az egységes haza: *a Vietnami Szocialista Köztársaság.*

PÓTOLHATATLAN SEGÍTSÉG

Az igen bonyolult belső és nemzetközi körülmények ellenére Vietnam számos területen jelentősen előrelépett, bár a társadalmi és gazdasági problémák megoldása nem volt egyszerű feladat. A harminc évig tartó, szinte szakadatlan háborúskodásnak súlyos következményei voltak: *a fegyverforgatáshoz szokott embereknek nem sok tapasztalatuk volt az állami és társadalmi szervezetek, a népgazdaság békés körülmények közötti irányításában.*

A szocialista országok közössége Vietnam mellett állt és minden segítséget megadott az agresszorok elleni harcához. Mellette áll ma is, amikor még mindig súlyos feszültségek közepette kell élnie Vietnam népének, de törekvései most elsősorban az északi terület gazdasági életének korszerűsítésére, irányításának új módjára, a déli területen pedig a mezőgazdasági szövetkezetek fejlesztésére, a társadalmi élet fokozatos átalakítására irányulnak.

Ebben a munkában fontos szerep hárul a vietnami szakszervezetekre, amelyek nem nélkülözhetik a szocialista országok szakszervezeteinek tapasztalatait és segítségét. Erről írt a Vietnami Szakszervezeti Szövetség titkára, *Nguyen Thuyet*, a vietnami szakszervezetek lapjában. Hangsúlyozta, hogy a vietnami szakszervezetek és a szocialista közösség országainak szakszervezetei közötti együttműködés alapja a marxizmus—leninizmusból fakadó ideológiai egység. A szocialista közösség országai között kialakult sokoldalú kapcsolatok folyamatosan fejlődnek. *A vietnami szakszervezetek pótolhatatlan segítséget és egyre növekvő támogatást kaptak a szocialista országoktól*, főleg azóta, hogy Vietnam egyesült és az egész ország a szocializmus felé halad. Az elmúlt években megegyezéseket írtak alá a Vietnami Szakszervezeti Szövetség és a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa, a Szabad Német Szakszervezeti Szövetség (FDGB), a csehszlovák és a bolgár szakszervezeti központok között.

KÖLCSÖNÖS KÁDERCSERÉK

Ezeknek a megegyezéseknek egyik fontos pontjaként szerepelt az együttműködés fejlesztése a tapasztalatcsere területén a szakszervezetek szocializmusbeli tevékenységéről. A vietnami szakszervezetek minden évben számos kádert küldenek a testvéri szocialisti országokba, hogy tanulmányozzák és ismerjék meg a fogadó ország szakszervezeteinek tapasztalatait és vessék össze saját tapasztalataikkal.

Növekszik a munkások, a technikusok és a vezető káderek küldése Vietnamba a Szovjetunióból és a többi szocialista országból. Ezek a szakemberek átadják tapasztalataikat a vietnami munkásoknak és káderekneк a termelésben, a gazdaság irányításában és a szakszervezeti munkában. A szakszervezeti újságírók cseréje ugyancsak sajátos formája a szakszervezeti mozgalom tapasztalatai és információi cseréjének. A vietnami és a szocialista országok szakszervezetei között aláírt együttműködési szerződés egy másik fontos megállapodása a vietnami káderek képzésére vonatkozik. Az eltelt években *számos vietnami szakszervezeti tisztségviselőt képeztek ki Moszkvában és Leningrádban a szakszervezeti főiskolák négyéves kurzusain.* Két év óta a vietnami szakszervezeti aktivisták az FDGB berlini főiskolájának tanfolyamain tanulnak. Ezen kívül a vietnami szakszervezeti funkcionáriusok százai rövid időtartamú konzultációkon vettek részt a Szovjetunióban, Bulgáriában, az NDK-ban és Magyarországon.

ANYAGI TÁMOGATÁS

Ennek keretében járt szakszervezetünknél is a múlt év októberében *Chu Diem*, a Vietnami vasutasszakszervezet főtitkára.

A szocialista internacionalizmus jegyében a szocialista országok szakszervezetei jelentős anyagi segítséget nyújtanak a vietnami szakszervezeteknek, hogy bővíthessék tevékenységüket. *A szovjet szakszervezetek jelenleg Hanoiban építenek mintegy hatmillió rubel értékű kultúrpalotát, amelyet ez év végén avatnak fel*, s a legnagyobb kulturális létesítménye lesz a Vietnami Szocialista Köztársaságnak. A csehszlovák szakszervezetek 70 millió korona értékű kultúrház építését határozták el a haiphongi kikötő dolgozóinak. Az elmúlt időszakban az NDK szakszervezetei (FDGB), a Csehszlovák Szakszervezetek Tanácsa (ROH) és a Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsa, valamint a Bolgár Szakszervezetek Tanácsa ajánlott fel a vietnami szakszervezeteknek filmvetítő berendezéseket, fotókészülékeket, fénymásoló berendezéseket, kerékpárokat, motorkerékpárokat, hangszereket, sporteszközöket, stb.

A szocialista országok szakszervezetei évente 500 vietnami dolgozó üdültetésére adnak lehetőséget.

A már említett megegyezés további fontos pontja az együttműködés fejlesztésére vonatkozik a nemzetközi tevékenység területén. Ennek az a célja, *hogy még jobban növeljе a Szakszervezeti Világszövetség erejét és befolyását*, hogy erősítse a dolgozók és a nemzetközi munkásmozgalom szolidaritását és egységét az imperializmus, a kolonializmus, a neokolonializmus, a faji diszkrimináció és a tőkés monopóliumok ellen, a dolgozók, a béke, a nemzeti függetlenség, a demokrácia és a társadalmi haladás érdekében.

A szakszervezeti világmozgalom tapasztalata minden nap világosan igazolja a szolidaritás, a nemzetközi munkásosztály akcióegysége erősítésének sürgősségét az amerikai imperializmus fegyverkezési politikájával szemben, amelynek célja a háborús veszély fokozása.

Az élet bizonyítja, hogy a szakszervezeti világmozgalom legnagyobb erejét képező szocialista országok szakszervezetei közötti együttműködés jelentős tényező az egész világ dolgozói és szakszervezetei szolidaritásának és akcióegységének erősítésében.

A szocialista Vietnam egyre nagyobb szerepet játszik a nemzetközi közösségben, az el nem kötelezett országok mozgalmában. Szakszervezeteivel együtt vállalja a béke és az önálló fejlődés útjára lépett népek jogai védelmezését. *Vietnam a biztonság megszilárdításának jelentős tényezője Ázsiában és az egész világon.*

Baranyai Zoltán

— Továbbképzés. Szakszervezetünk központi vezetősége mellett működő nyugdíjasszakbizottság és a nyugdíjas-elnökök részére négynapos továbbképzést rendeztek a SZOT balatonfüredi oktatási központjában. A hallgatók részére szakszervezetünk vezetői, a SZOT TB. Főigazgatóság és a MÁV vezérigazgató-helyettese adott többek között tájékoztatót az időszerű kérdésekről.

Baráti kör szakmunkástanulóknak

Tartalmas időtöltés a békéscsabai vasutas művelődési házban

Hétfő délután 5 óra, s a szokott élénk élet a békéscsabai vasutas művelődési házban. Lent a hallban kártyázó társaság, fönt a könyvtárban felnőttek, gyerekek válogatnak, a kisebbek mesét hallgatnak. Készülődik a gitárszakkör. A kondicionáló torna most fejeződött be, a szabás-varrás tanfolyam 22 résztvevővel most indul.

Az egyik kisteremben pedig már együtt van több mint 20 fiatal. Szeptember óta minden héten ezen a napon és időpontban találkozik a házban a *Szakmunkások baráti köre.* Igaz, a cím még csak előlegezett, de így könnyebb emlegetni és legalább arra is kötelez, hogy majd sikeres vizsgát tegyenek. A 30 beiratkozott tag — fiúk, lányok — mind a 635-ös szakmunkásképző iskola tanulója. A kör vezetője, *Petri Miklós* meg ott tanít.

Hogy itt leltek otthonra, annak köszönhető, hogy ez a kulturális intézmény nem zárkózik el a területi igények, feladatok elől. És ez igen nagy szó Békéscsabán, mivel a megyei művelődési központot már régen kinőtte a város, és az új ki tudja, mikor lesz még.

★

— Először úgy nézett ki, hogy csak lányok leszünk a körben, de a tanár úr szólt, hozzunk ismerős fiúkat is — meséli *Majernik Tünde.*

— Mondtuk, hogy jól lehet majd szórakozni — folytatja *Szlanyinka Emma* és elhitték.

— Annyira, hogy el sem zavarhattok minket — vágja rá a többiek kacagása közben *Megyeri Máté.*

Ma este a híres csabai tornászt, Zsilinszki Tündét várták, az ő élménybeszámolója lett volna a program, de pont Pestre kellett mennie. Helyette egy rövid filmet néztek meg, egy hosszabbról pedig beszélgetnek. A *Moszkva nem hisz a könnyeknek* című Oscar-díjas filmet sokan látták moziban, tévében. De a körvezető első kérdésével — szeretik-e a szovjet filmeket? — távolabbról indulnak. A fiúk igen is, nem is választ adnak, mert csak a háborús filmeket kedvelik. S abban tényleg jók a szovjetek.

De a többi . . .

A többit inkább a lányok szeretik. Ők vázolják fel ismertetőül a történetet is. A fiúk meg az első problémát. Az egymást átölelve sétáló fiatal párt a filmen megrótta egy férfi. Helyes-e? Vitatkoznak rajta, mégha ez időben jóval régebben volt is, úgy a háború után. Aztán azon, hogy most és itt nálunk mennyi és mi való a szerelemből az utcára?

Általános vélemény: *nem oda tartozik, de* . . . Baj az, ha átkarolják egymást? Abban igazán nincs semmi. Még egy csók sem a világ, ha búcsúzóul esik.

Aztán elgondolkoznak a három nő sorsán: együtt indultak az életnek a munkásszálásról és mi lett velük 20 év múlva? Melyik élet milyen volt, és kié a tartalmasabb? Hajlanak rá, hogy azé, aki tanult és gyárigazgató lett, ám... Ma és nálunk is a nagy többség megmarad munkásnak, a családnak él, neveli a gyermekeket a jövőnek. S mindenki nem is lehet értelmiségi.

Hosszan elidőznek a konfliktust kiváltó hazugságnál, amelybe a harmadik, a könnyelmű és nagyra vágyó lány rántja a barátnőjét, hogy a professzor lányának adják ki magukat. Mint becsapást elítélik, de még jobban a tévéoperatőrt, aki csenben hagyja szerelmét, amint megtudja, hogy „csak" munkáslány. A lányok a hazugságot, a fiúk a férfi magatartását tartják súlyosabbnak. Feleségül kellett volna venni — mondják.

Aztán visszakanyarodnak a filmbeli igazgatónőhöz, aki rengeteg nehézségen ment keresztül: *sokat tanult, egyedül élt, így nevelte föl a gyermekét is.* És már majdnem végleg magányos maradt. Mert, ha nem jön a véletlen, ha nem találkozik a vonaton azzal, akivel megszeretik egymást, mi lett volna?

A sors szele mindnyájunkat megborzongat. De csak éppen, mert eljött az ideje a kötetlen foglalkozásnak, s ez mindig a zene, a játék és a külön beszélgetés. Most is. *Hozzák a magnót, s már zsong is a terem minden sarka.*

Vass Márta

UTAZÁS '83

Kiállítás és szabadidő-vásár

A *Budapesti Tavaszi Fesztivál* keretében az idén március 18. és 27. között rendezik meg az *Utazás '83 kiállítást és szabadidő-vásárt.* Az utazás kiállítás nem titkolt célja, hogy a családokkal, baráti közösségekkel, szocialista brigádokkal megismertesse hazánk eddig még „ismeretlennek" számító vidékeit is. A kiállítás rendezői ennek figyelembevételével igyekeztek összeállítani kollekciójukat és hazai felfedezésekre ösztönözni a családokat.

A kiállítás ideje alatt 20—30 százalékkal olcsóbban adják el a belföldi utakat, a csoportos rendezvényeket. *Szocialista brigádoknak, ha kérik 2000, 3000 forinttal olcsóbban kínálják az utakat.* Az érdeklődő hetes programok vagy egy-két napos kirándulások között válogathatnak. A brigádok, ha saját elképzelésük alapján akarják szabadidejüket az ország egyik vagy másik végében eltölteni, az utazási irodák, az idegenforgalmi hivatalok gondoskodnak az elképzeléseknek megfelelő program összeállításáról. Ami még újdonság: *az utakat nemcsak elő- és utószezonban ajánlják kedvezménnyel, hanem főszezonban is.* Az iskolai tavaszi szünet idejére a családoknak közös kikapcsolódást szervezznek elfogadható áron. A nagycsaládosoknak, ha együtt utazik mindenki, szülők, nagyszülők, gyerekek, a csoportokat megillető kedvezményeket adják. *Folynak a tárgyalások a MÁV-val és a VOLÁN-nal az úgynevezett kedvezményes kombinált utak megszervezéséről.* Lényege az, hogy a kisebb vidéki városokból szállítanák az utasokat a vonatig. A célállomáson szintén Volán-buszok várnák az utazókat, és városnézésre vagy éppen országjárásra vinnék őket. Tulajdonképpen háztól házig utaznának egy országrész vagy egy országjárás beiktatásával.

Az Utazás '83 kiállítás *március 18. és 27. között a Kőbányai Vásárvárosban kerül megrendezésre.* Nem egy öncélú és merev bemutató lesz.

A szabadidő-vásáron olyan holmikat árusítanak, amelyek fontosak lehetnek a kiránduláshoz, sportoláshoz. Ez sem tavaszi vagy télvégi kiárusítás, afféle miniexpó, ahol kettőt, ötöt vagy egy tucatot lehet olcsóbban kapni. A kiállítást úgy időzítették, hogy két hétvége is szerepel időtartamában. A szombatokra, vasárnapokra gyerekeknek, felnőtteknek egyaránt érdekes és tartalmas időtöltést kínálnak a kiállítást szervezők.

Lesz *Derű-fesztivál* a Vidám Színpad művészeinek a közreműködésével, a *Színházi Börzén* ismert színészek jelmezeire lehet alkudozni. A gyerekeket műsorok sokasága várja. *Halász Judit* az egyik főszereplő, és kinyílik a kicsiknek a Mesezsák is. A játékkészítés apró fogásaira is megtanítják a gyerekeket, a szülők a virágrendezés (ikebana) mesterfogásait sajátíthatják el. A lacikonyhán népszerű konyhaművészek főztjét fogyaszthatják, és megkóstolhatják egyik történelmi borvidékünk állami gazdaságának borait. *„Mi legyen a bőröndben?"* a címe az utazási tanácsadónak. Lesz divatbemutató, és akinek még ez is kevés, vetélkedhet különféle témákban — autózásban, idegenforgalomban. Egyéb játékok is lesznek, például *Ötletroham, Én tudom a legjobban* — bolondos legszikon stb. — de szőhetnek, fonhatnak és a fafaragás mesterfogásaival is megismerkedhetnek az érdeklődők.

Richard Wagnerre emlékezünk halálának 100. évfordulóján

„Szenvedőn és hatalmasan, mint a század, amelynek legtökéletesebb kifejezője, emelkedik szemem előtt *Richard Wagner szellemi alakja.* Ábrázata a század vonásai által felszántva, agyonterhelve a kor minden ösztönével, így látom ezt az alakot és alig-alig vagyok képes a műve iránt, az alkotóvilág e nagyszerűen legkérdésesebb, legsokértelműbb és legelbűvölőbb jelensége iránt érzett szeretetet megkülönböztetni szeretetemtől a század iránt, amelynek nagy részét betölti élete, e nyugtalanul meghajszolt, megkínzott, megszállott és félreismert, a világhír fényébe torkolló élet." Így emlékszik vissza rá halálának 50. évfordulóján a hitleri Németországból éppen az idő tájt száműzetésben kényszerült *Thomas Mann.*

S lehet-e ma, halálának 100. évfordulóján tömörebben, kifejezőbben, találóbban összefoglalni a wagneri életművet? Aligha. Mert Wagner ízig-vérig ehhez a csodálatos századhoz kötődik, amelyik látta még *Beethovent* és *Richard Strausszal* búcsúzott, s a kettőjük közötti időívet *Mendelssohn, Csajkovszkij, Schubert, Schumann, Chopin, Liszt, Brahms* alakja tölti be, hogy csupán a legnagyobbakat említsük. Soha előtte ilyen gazdagsága, változatossága, színpompája a klasszicizmustól a romantikáig húzódó zenei palettának. S köztük ott ragyog Wagner alakja, akiben ma, 100 év után sem lehet egyértelműen eldönteni, mit csodáljunk inkább: *a költőt vagy muzsikust* (hiszen zenedrámáinak költői szövegét is kivétel nélkül maga írta), a drámai szerkesztőt vagy a germán mitológia újrateremtőjét, a színházi rendezőt vagy a színházépítőt, az arisztokratikus társadalmi rend ellen felkelő forradalmárt vagy a vallás és művészet kérdéseiben elmélyülő esztétát, a művészt vagy a filozófust.

Pályája egyetlen hatalmas ívű fejlődés: A tündérektől a Parsifalig. 13 opera, amelyből 10 ma is állandó műsorszáma a világ úgyszólván valamennyi operaházának.

Richard Wagner művei átvészelték az elmúlt idők minden viharát, s az emberiség örök közkincsévé váltak, eszméinek leszűrődött magva ma, 100 év után is elgondolkodtató.

dr. Csillag Ferenc

Ez is érdekvédelem

A Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség kihelyezett általános iskolájában 18 dolgozó vizsgázik a napokban és fejezi be tanulmányait. Valamennyien írástudatlan, többnyire cigányok voltak, akik többszörösen hátrányosnak érezték helyzetüket. A hivatalos okmányokra, fizetési lajstromokra vetett kereszt miatti megszégyenülés, a napi vásárlások során a becsapottság érzése gyakran nyomasztotta őket. Ezért engedtek a rábeszélő szónak és azzal indultak el az első osztályba, hogy legalább a nevüket megtanulják leírni, és a számokat összeadni.

Az indulásnál ez a minimális cél is soknak tűnt, a napi fáradságos munka után a könnyű toll is megizzasztotta a tenyereket. Az árokásás, kábelfektetés könnyebbnek tűnt a betű formálásánál és eleinte megfutamodásra késztette a tanulókat. A sok türelem és törődés mégis együtt tartotta őket és a kezdés nehézségeit leküzdve, a tantárgyak gyarapodásával tágulni kezdett előttük a világ.

— *A jó példa ösztönöz* — mondja *Hazaffi Béla*, az szb. tagja — *Egy-egy jó eredmény után egymással versenyeztek a jobb jegyekért. Különösen jellemző ez a cigányokra, akik az átlagosasnál érzékenyebben reagálnak mindenre.*

Ezt a tulajdonságukat használta ki a szervezés során, amikor külön-külön mindegyikkel elbeszélgetve kérte, hogy a barátaikat is hozzák magukkal az iskolába. Így szinte természetesnek tűnt, hogy a tanulásban is egymást segítő közösséggé kovácsolódtak az évek során. De a munkahely kollektívája is mellettük állt, nemcsak a fizika, vagy a nyelvtan útvesztőin segítettek túljutni, de a társadalom erkölcsi normáinak elsajátításában, az önbecsülésük kialakításában is.

Ennek a munkának már hagyományai vannak a főnökségnél, hiszen az elmúlt 20 év alatt, *közel 1500 cigány tanult meg írni, olvasni.*

— *Sok időt és türelmet igénylő munka ez* — mondja Hazaffi Béla —, *de van értelme, hiszen az analfabéták között sokszor tehetséges, szorgalmas fiatalok is vannak, akik továbbtanulnak. Forgalmi szolgálattevők, segédtisztek, jó szakmunkások válnak ezekből a fiatalokból.*

Ma ennél a főnökségnél 20 év és az elért eredmények után sem lehet befejezni a szervező munkát, mert jelenleg is mintegy 40 írástudatlan dolgozójuk van. Terveik között szerepel, hogy ismét indítanak új osztályt és a főnökség közelében lévő más szolgálati helyektől is bevonják az analfabéta dolgozókat.

Tóth Jánosné

Napirenden a nyugdíjasok helyzete

Ülést tartott a nyugdíjas szakbizottság

Január 21-én, az Úttörővasút hűvösvölgyi oktatótermében kihelyezett ülést tartott a vasutasszakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas-szakbizottság. A napirenden a budapesti igazgatóság mintegy 47 ezer nyugdíjasának, a MÁV Nyugdíj Hivataltól különféle címen járadékot kapóknak az életkörülményei, gondjai szerepeltek.

Tongori Imre vasútigazgató előterjesztéséhez *Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára fűzött szóbeli kiegészítőt. Az ülésen sok szó esett a nyugdíjelőkészítő munka fontosságáról, az idős emberekről való gondoskodásról Az igazgatóság szocialista brigádjai, szakszervezeti bizottságai és vöröskeresztes szervezetei törődnek a vasutas-nyugdíjasokkal, sokat tesznek életkörülményeik javítása érdekében. A kis nyugdíjjal rendelkezők például Vonyarcvashegyen és Balatonfüreden időszakos szociális gondozásban részesülhetnek. Az igazgatóság vezetői a jövőben a gárdonyi vállalati üdülőbe is szeretnének beutalót adni az arra rászoruló nyugdíjasoknak.

Sok gondot okoz azonban, és *nehezíti a nyugdíjascsoportok érdekvédelmi munkáját az a tény, hogy egy-egy csoporthoz 10-12 község is tartozik.* Az ott élő szakszervezeti tagok az utazás miatt nem tudnak aktívan részt venni a csoport munkájában. *Néhol 60-70 nyugdíjasra jut egy bizalmi. Ezért a bizalmi funkciót egyre kevesebben vállalják.*

Sokszor visszatérő téma a szolgálati lakásokban élő nyugdíjasok helyzete is, hiszen ők, a fennálló rendeletek értelmében *jóhiszemű jogcím nélküli lakók.* Ezért a lakást nem adhatják el, nem köthetnek eltartási szerződést, nem vehetnek fel albérlőt, és gyermeküket sem jelenthetik be magukhoz. Magányosan, magukra utaltan kell élniük. A felújítás és átalakítás költségeinek felét át kell vállalniuk.

K. Á.

Jutalomüdülés Balatonkenesén

A kommunista műszakok bevételét tavaly — az időskorúak nemzetközi éve alkalmából — a szocialista brigádok az arra rászoruló nyugdíjas vasutasok segélyezésére ajánlották fel. A vasutas-szakszervezet számlájára befizetett összeget, titkárságunk határozata alapján *148 nyugdíjas aktivista jutalomüdültetésére fordították.* Január 3-tól 22-ig — kétszer tíznapos turnusokban — Balatonkenesén üdülhettek családtagjaikkal.

Az aktivistákat szakszervezetünk vezetői is meglátogatták.

Három szakember elköszönt

A budapesti vasútigazgatóság forgalomszervezési csoportjának MSZBT szocialista brigádja, az Úttörővasúton rendezett bensőséges kis ünnepségen búcsúztatta el három nyugdíjba vonult tagját: *Garaba Istvánt, dr. Munkácsi Lajost* és *Ondok Lászlót.* Az ünnepeltek együttesen több mint 120 évet töltöttek el a MÁV-nál, különböző beosztásokban.

Ám a három vasutas érdemeit nem csupán a hosszú szolgálat fémjelezte, *ezért nevüket még sokáig emlegetik a központi szolgálatnál.* Garaba István például szakszemélyzetisként, vonalbiztosként, majd végül állomásvizsgálói tevékenységével szerzett érdemeket. Dr. Munkácsi Lajos öt idegen nyelvet beszélve intézte a határforgalom sokszor bonyolult ügyeit. Ondok László régebben menetirányító, később főmenetirányító, az utolsó éveiben pedig vonalbiztosi csoportvezetőként dolgozott.

Munkájuk során több tucat elismerésben, köztük a Munka Érdemrend különböző fokozataiban is részesültek. Mint kollégáik, feletteseik elmondták, hogy szolgálati helyükön még sokáig úr marad utánuk . . .

(séra)

Sikeres évet zárt a modellező klub

Sikeres évet zárt az elmúlt esztendőben a Budapesti MÁV Modellező Klub. Három szakosztályában (repülő hajó és R/C autó) 37 fiatal 26 versenyen indult sikerrel a különböző kategóriákban. A klub 35 minősített versenyzővel rendelkezik. Az ifjúsági jelvényes klubtagokon kívül egy első, 11 másod-, 4 harmad- és 9 negyedosztályú versenyzőjük van.

A KTE debreceni szervezete rendezésében

Tanácskoztak a közlekedés szakemberei

A Közlekedés Tudományi Egyesület debreceni területi szervezete a közelmúltban vezetőségi ülést tartott a MTESZ székházában. Az ülést *Pető Béla* társelnök, a Debreceni Közlekedési Vállalat igazgatója nyitotta meg. „. . . *feltétlenül szükség van az energiatakarékosság, a gazdaságosság előtérbe helyezése mellett a társadalmi tevékenység fokozottabb mérvű kiaknázására, aktivizálására, a gazdasági helyzet javítása érdekében . . .*" hangzott a megnyitó fő mondanivalója.

Ezt követően *Pénzes Ipoly* vezetőmérnök, a KTE titkára értékelte az 1982. évi munkát. Az egyesület 520 fős tagsága hat munkabizottságban fejtette ki tevékenységét, húsz előadáson, egy konferencián, egy ankéton és egy kiállításon vehettek részt az érdeklődők.

— *A debreceni területi szervezetben működő 13 szakcsoport 1983-ban sem pihenhet* — kezdte az éves munkaterv ismertetését Pénzes Ipoly. *Egyebek mellett közel negyven szakelőadás, huszonöt tanulmányi kirándulás és két ankét a tömören megfogalmazott program.* Munkabizottság foglalkozik majd, többek között a helyközi menetrend szerinti autóbuszközlekedésben alkalmazott számítógépes fordatervezési eljárással, előadások hangzanak el a debreceni Petőfi téri aluljáró műszaki szervezési feladatairól, a vasúti közlekedés levegőtisztaság-védelmi tevékenységéről, a Debrecen-Vásártér vonal és állomás kihelyezésének várható forgalmi problémáiról. Több szakcsoport látogat majd a kassai testvérvállalatokhoz, illetve itthon a Debreceni Alföldi Nyomdában és az IKARUS Székesfehérvári Járműgyárba tapasztalatcsere céljából.

A vezetőségi ülés befejezéseként az ülés részvevői megemlékeztek az egyesület elmúlt évben elhalálozott aktív munkatársairól, majd Pető Béla néhány aktivistának jutalmat adott át.

Dobos Péter

Népszava-kiadványok

Szakszervezeti tisztségviselőknek

A több mint egy évszázados hagyományokkal rendelkező Népszava Lap- és Könyvkiadó a magyar szakszervezeti mozgalom egyik szellemi alkotóműhelye, amelyben megtalálható a lap- és könyvszerkesztőség. Ezek mindennapi munkájukban — sajátos arculatuknak megfelelően a szakszervezeti mozgalmat szolgálják.

Ismeretes, hogy a Népszava Kiadó megjelenteti a Népszavát, a magyar szakszervezetek központi napilapját, a Munkát, a Szakszervezeti Értesítőt, a Kérdezték az információs jelentésekben című tájékoztatót, a Mai Magazint, az ágazati — iparági szakszervezetek lapjait.

A Népszava Kiadó programja: *naprakész információt biztosítani,* módszertani útmutatókat, közérdekű tapasztalatokat közreadni, valamint munkavédelmi szakkiadványokat és oktatási anyagokat megjelentetni a szakszervezeti tisztségviselők számára, annak érdekében, hogy a szakszervezeti munka egyre inkább társadalmasuljék, szakszerű legyen és életközelbe kerüljön.

A Népszava évente közel kétszáz kiadványt, könyvet, brosúrát jelentet meg. Ismertetésükre természetesen e rövid írás nem vállalkozhat. Ezúttal is csak néhány jelentős könyvet ismertetünk.

A kiadó egyik legnépszerűbb sorozata a *Fórum,* amelyben az tükröződik: *mi foglalkoztatja a szakszervezeti közélet műhelyi, üzemi, vállalati, intézményi aktivistáit, tisztségviselőit.* A füzetek szerzői olyan személyiségek, mint *Jakab Sándor,* a SZOT főtitkárhelyettese, *Marosán György, Dr. Sali Ferenc,* a SZOT szervezési és káderosztályának vezetője, *Simó Tibor,* a Művészeti Szakszervezetek Szövetségének főtitkára — hogy csak néhány nevet említsünk. A nyolcvan oldal terjedelmű kiadványok nem lezárt igazságokat tartalmaznak, hanem olyan problémákat vetnek fel, olyan gondolatokat tesznek közkinccsé, amelyek mindenképpen továbbgondolásra alkalmasak.

A mindennapi szakszervezeti munka segítője kíván lenni az *Aktivisták feladatai,* című sorozat. Ennek egyes megjelentetni szándékozott kötetei a reszortfeladatokat veszik sorra: például a szakszervezeti titkár helyét-szerepét, a bizalmi tevékenységét, feladatait, a bér, a sport-, a kulturális, a munkásellátási, a nő- és ifjúsági felelős, stb. tevékenységi körét és a követendő munkamódszereket.

A kiadó néhány kiadványával bemutatja a szakszervezetek nemzetközi tevékenységét is, kitekintést kínálva a nemzetközi munkásmozgalom tevékenysége iránt érdeklődőknek. Ennek sorában jelent meg a *Kézfogások* című kötet, valamint a *Szovjetunió szakszervezeteinek története* című monográfia is. *Gáspár Sándornak,* a SZOT főtitkárának beszédeit, írásait, a vele készített interjúkat tartalmazó kötet szintén a nemzetközi szakszervezeti mozgalom összetett kérdéseiben való eligazodást segíti elő.

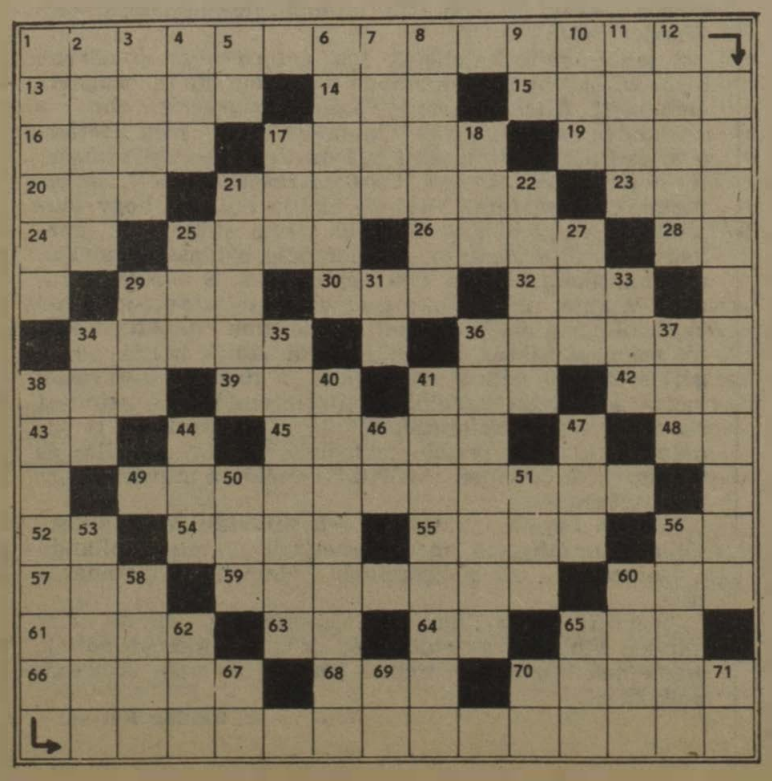
A közgazdasági gondolkodás formálásában napjainkban egyre növekvő szerepet vállalnak a szakszervezetek. A Népszava Kiadó a *Vállalatunk* sorozat közreadásával szeretné a szakszervezeti aktivisták és a különböző szintű gazdasági vezetők számára a mindennapi életet befolyásoló közgazdasági és életszínvonal-politikai ismereteket közkinccsé tenni. A kiadó törekvéseit e téren leginkább két munka tükrözi: *A vállalati vezető és a szakszervezeti demokrácia,* valamint *a Vállalati bérpolitika szakszervezeti részvétellel.*

Műszaki, gazdasági előrehaladásunkat hatékonyan szolgálhatja a szellemi termékek minél szélesebb körben való elterjesztése. A Népszava másfél éve útjára indította az *Újítási Magazin* című kiadványát, amely azon a gyakorlaton kíván változtatni, amely szerint az újításoknak csak mintegy 1,2 százalékát hasznosítják más vállalatoknál.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Hozzátartozik a munkavédelmi tennivalókhoz. 13. Csillagászati tetőpont. 14. Piros, németül. 15. Balatoni fürdőhely. 16. A harc istene a görögöknél. 17. A tyúk teszi. 19. Somogy megyei helység. 20. Hangtalanul magáz. 21. Rabszállító autó. 23. Angyalrang. 24. Opel egynemű betűi. 25. Erdei dzsinn. 26. Szibériai folyó. 28. Orosz helyeslés. 29. Téli sporteszköz. 30. Fájdalom. 32. Két darab. 34. Több török szultán neve. 36. Foglalkozásom. 38. Könnyet hullat. 39. Szovjet sakkozó. 41. Jég németül. 42. Időmérő. 43. A 13. sor végei. 45. Feljegyzések könyve. 48. T. Z. 49. Bepanaszol. 52. Nátrium vegyjele. 54. Nemcsak én. 55. A hajnal megtestesítője a görög mitológiában. 56. Páros szélei. 57. Az egyik skála. 59. Arra a helyre betűt vetni. 60. Ária magánhangzói. 61. Szellemi foglalkozásúak. 63. Rangjelző. 64. Ü. O. 65. Végtelenül akar. 66. Párduca nem szül nyúlfiat. 68. Talál. 70. Női név.

Függőleges: 1. A Tisza mellékfolyója. 2. Hegyi állat. 3. Idegen női név. 4. Jugoszláv város. 5. Ilyen lap is van. 6. Sok ország népe. 7. Borszívó. 8. Kozák katonai parancsnok volt. 9. Német igen. 10. Becézett Elemér. 11. Egyesülés. 12. Tekintet, figyelem (francia). 17. Házilállat hímje. 18. Verssorok összecsengése. 21. Afrikai főváros. 22. Bőrfarkas (latin). 25. Fejér megyei község. 27. Szakadék a Pilis-hegységben. 29. Holland bevándorló Dél-Afrikában. 31. Papírmérték. 33. Kevert kór. 34. Kérdőszó. 35. Vízhozam mérésére szolgáló edény. 36. . . . méter, az izomtónus mérésére szolgáló készülék. 37. Nem használ. 38. Ez is a munkavédelemhez tartozik. 40. . . . Ferdinand (1825—1864), német politikus. 41. Kiterjedő. 44. Hajó része. 46. Pénz határai. 47. Évszak. 50. Szóösszetételekben új. 51. Vég nélkül esik. 53. Aurum. 56. Zenei műszó. 58. Becézett férfinév. 60. Ez is férfinév. 62. Kicsodák? 65. Nem fölé. 67. Azonos betűk. 69. Igekötő. 70. Európai nép. 71. A. K.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 38.

Beküldési határidő: 1983. március 10. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vasút fuvardíjbevételekből gazdálkodó nagyvállalat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szűcs Katalin, Bocskaikert, Posta dűlő 20. Bottka László, Szob, Malinovszkij u. 26. Soós Edit, Debrecen, Hámán Kató út 75/B. Horváth Miklós, Fertőszentmiklós, Szabadság u. 6. Bori György, Budapest VI., Szalmás P. u. 4.

HÍREK

A KELETIBEN FELÚJÍTOTTÁK AZ MHSZ PINCELŐTERÉT

A Keleti pályaudvar egyik pincerészét évekkel ezelőtt lőtérnek alakította át a helyi, illetve a budapesti igazgatóságon működő MHSZ-szervezet. A jól berendezett kis lőteret nemcsak a vasutasok használják, hanem oda járnak gyakorolni a VIII. kerületi pártbizottság munkatársai, a rendőrség tisztjei és az MHSZ által patronált iskolák tanulói is.

A nagy látogatottságra való tekintettel a helyiséget most felújították: *kifestették a falakat, új fényforrásokat szereltek be, megjavították a levegőztető berendezést is.* A munkálatokat az I. számú Építési Főnökség, a Keleti villamosfenntartási főnökség, valamint a helyi tmk-műhely dolgozói végezték el.

(s)

— **Kertbarátok köre.** A miskolci járműjavító szakszervezeti aktivistáinak kezdeményezésére megalakult a kertbarátok köre, amelynek mintegy hetven tagja van. Már három alkalommal rendeztek összejövetelt, amelyeken filmek segítségével megismerkedhettek a szőlőtelepítéssel, a gyümölcsfák kártevői elleni védekezéssel és a metszéssel.

— **Mozgássérültek támogatása.** A szegedi Bebrits Lajos vasúti szakközépiskola tanárai és tanulói tavaly elhatározták, hogy az őszi társadalmi munka bevételének egy részét felajánlják a mozgássérültek javára. Legutóbb 37 528 forintot utaltak át a mozgássérültek Csongrád megyei szervezetének.

— **Gazdaságpolitikai tájékoztató.** Január 28-án a veszprémi üzemfőnökségen szabad pártnap keretében adott tájékoztatót Kismihók Róbert, a vontatási üzemegység vezetője a népgazdaság helyzetéről, az életszínvonal-politikáról és a feladatokról.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A hatvani körzeti üzemfőnökségen január 28-án ünnepséget rendeztek a tavaly nyugdíjba vonult öt középvezető tiszteletére. A főnökség társadalmi és gazdasági vezetői méltatták több évtizedes helytállásukat, tevékenységüket, majd átadták a szakszervezet és a brigádok ajándékait.

— **Vetélkedő.** Nekem szülőhazám címmel indított vetélkedősorozatot az MHSZ. A miskolci járműjavító 35 szocialista brigádja is részt vett a történelmi, irodalmi és földrajzi ismereteket igénylő versengésben. A programban lövészet és gránátdobás is szerepelt. Az első két helyezett négytagú csapat részt vesz a városi üzemek döntőjében.

— **Kiállítás.** A TIT hatvani városi szervezete és a művelődési központ természettudományi stúdiója Energia címmel kiállítást rendezett Hatvan állomás fiókkönyvtárának előcsarnokában. A fény és nukleáris energia felhasználásának képeit több száz vasutas és utas tekintette meg.

— **Gazdaságpolitikai pártnap.** Január 31-én a Déli pályaudvaron gazdaságpolitikai pártnapot tartottak, amelynek előadója Kékedi György, a budapesti pártbizottság osztályvezetője volt. A megjelent több mint száz vasutast tájékoztatta az elmúlt évi gazdasági eredményekről és az idei esztendő legfontosabb célkitűzéseiről.

— **Tervegyeztetés.** Magyar—szovjet áruszállítási tervegyeztető tárgyalást tartottak a közelmúltban Záhonyban. A két ország vasúti és külkereskedelmi szakemberei megvitatták az idei legfontosabb tennivalókat, egyeztették a szállítási tevékenységet és intézkedési tervet fogadtak el a szállítások ütemezésére.

Február 22—25-ig

Utasellátó-napok

Az Utasellátó Vállalat az idén február 22—25-ig Budapesten, a három főpályaudvar éttermében, illetve bisztrójában rendezi meg az *Utasellátó-napokat.* Szerepel a programban tájjellegű ételbemutató, cukrászati, hidegkonyhai termékek bemutatója és értékesítése, továbbá ajándékvásár.

Az Utasellátó-napoknak az a célja, hogy a vállalat az utazóközönséget megismertesse ez évi céljaival, szolgáltatásaival.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Keleti pályaudvarral szemben levő egy szoba komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, plusz egy szoba fél komfortos, 25 négyzetméteres tanácsi lakásomat egy-másfél szobás komfortosra Budapest területén, csak MÁV-dolgozóval, tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 17—20 óra között a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, plusz két félszoba összkomfortos, nagy erkélyes, zöldövezeti, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szoba összkomfortosra és egy szoba-konyhás vagy komfortos tanácsi lakásra. XV. kerület előnyben. Érdeklődni: naponta 16.30-ig a 186-784 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy-, plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, nagy erkélyes, világos konyhás, X. emeleti MÁV-bérlakásomat kétszobás, kb. 55 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásra a budai oldalon, bármelyik emeletre, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 156-523 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Budapest környékén is. Érdeklődni lehet 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném 48 négyzetméteres, komfortos, földszinti, udvaros MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületű, komfortos, földszintes tanácsi bérlakásra MÁV-dolgozóval, csak Budapesten. Cím: Némedi, Budapest XIV., Tahi út 112/B. (Rákosrendező mellett.)

Elcserélném Budapest VI., Lehel út 1-ben levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat egyszobásra, lehetőleg Zuglóban. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest XIV., Paskál u. 51. sz. II. 2. Orosz János.

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

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő két szoba, komfortos, kb. 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat egy- vagy másfél szobás tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet este 6 után a 250-904 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat hasonló nívójú tanácsi vagy szövetkezeti lakásra a Déli pályaudvar közelében vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—21 óra között a 356-262 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, konyha komfortos, kertes és mellékhelyiségekkel MÁV-bérlakásomat egy- vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet este 18—21 óra között a 333-781 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra. Budapest belső területén. Érdeklődni lehet a 696-825 telefonszámon.

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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—727. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. MÁRCIUS 7.

Köszöntjük a nőket!

Hetvenhárom évvel ezelőtt, a szocialista nők koppenhágai kongresszusán, Clara Zetkin javaslatára nyilvánították március 8-át nemzetközi nőnappá.

Azóta minden évben, ezen a napon, a munkahelyeken és a családokban virággal köszöntik a lányokat és asszonyokat, akik ma már egyenjogú tagjai társadalmunknak. Ott találjuk őket társadalmi-gazdasági életünk csaknem minden posztján. Ott vannak ők a nagy odaadást, figyelmet, értelmet, áldozatot igénylő vasúti szolgálati helyeken is, szinte valamennyi beosztásban. Nélkülük már nehéz lenne elképzelni a munkahelyeket, a folyamatos termelést — az életet.

Köszöntsék hát valamennyiüket ezen a napon — hóvirág helyett — ezek a sorok, és a rajzoló grafikája.

Szombathely

Előtérben a szállítás

Február 10-én vezetői értekezletet tartottak a szombathelyi igazgatóságon. Az értekezletet — amelyen mintegy háromszázan vettek részt — *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Kapronczai János* igazgató az eredményekről és a tervekről tájékoztatta a résztvevőket.

Elmondotta többek között hogy javult a menetrendszerinti közlekedés, de a kultúráltabb utazás megteremtése érdekében az idén is lesz még bőven tennivaló. *Sok helyütt kifogásolható az utastájékoztatás, a várótermek és a vonatok tisztasága.* Az udvariasság sem az erénye minden jegyvizsgálónak, pénztári dolgozónak. *Több utasra csak akkor lehet számítani, ha emelkedik a szolgáltatás színvonala.*

Az igazgatóság dolgozói az elmúlt esztendőben 10,7 millió tonna árut szállítottak. Különösen sikeres volt az őszi szállítási verseny. Az 1981. évi 3 millió 500 ezer tonnával szemben tavaly 3 millió 760 ezer tonnát fuvarozott a szombathelyi vasútigazgatóság. Ezért a kimagasló teljesítményért 4,2 millió forint jutalmat is kaptak a vasutasok.

Az idei terv 10,4 millió tonna áru elszállítását irányozza elő. Ennek teljesítése érdekében csökkenteni kell a kocsitartózkodási időt és erősíteni kell a kapcsolatot a fuvaroztatókkal.

Az igazgató ezután a fejlesztésről, az anyag- és energiatakarékosságról, a szigorúbb bérgazdálkodásról, valamint a szociális és baleseti helyzetről beszélt, majd befejezésül a fegyelem megszilárdításának szükségességéről szólt. Tavaly 396 fegyelmi határozat született. Ebből 168 fegyelmit ittasság miatt kezdeményeztek.

Sz. J. I.

NAPIRENDEN

A MÁV, az Utasellátó és a GySEV munkája

Ülést tartott a központi vezetőség

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége február 24-én ülést tartott a MÁV vezérigazgatóság konferenciatermében. Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg, majd *Szemők Béla* titkár tájékoztatta a testületet a MÁV, az Utasellátó Vállalat és a GySEV 1982. évi eredményeiről és az ez évi feladatokról.

Előzetes adatok szerint a MÁV 1982-ben *260 millió utast szállított*, ami a bázishoz viszonyítva 96,7 százalékos, a tervhez viszonyítva 96,4 százalékos teljesítésnek felel meg. A bevételeket meghatározó utaskilométer teljesítmény még ennél is kedvezőtlenebb. A belföldi utasforgalom egyrészt az ötnapos munkahét általános bevezetésével, a szombati utazások elmaradása miatt csökkent. Másrészt a szeptemberi *tarifaemelés az év végéig további, közel 20 százalékos utasszám csökkenést eredményezett.* A tarifaemelés erőteljes hatása az utasszállítási teljesítményekben a menetdíj és az utazási színvonal közötti szoros összefüggést mutatja. A vasút a személyszállítási színvonal emelésére tett erőfeszítései ellenére nem tudott felzárkózni azokhoz a társadalmi elvárásokhoz, melyek a jelenlegi közhangulatban jelentkeztek. *Legszembetűnőbbek a hiányosságok a belföldi expressz és gyorsvonatok közlekedésénél, ahol a legmagasabb a díjtétel.*

Növelni kell a vasút vonzerejét

1983-ra a vasút, mintegy 10 százalékos további csökkenés figyelembevételével, *220 millió utas elszállítását tervezi.* Az átlagos utazási távolság várhatóan 50 kilométer körül alakul. A személyszállítás igénybevételének csökkenését a vasútnak szervezési intézkedésekkel, fegyelmezettebb munkával, a személyszállítás megbízhatóságával, a menetrend betartásával kell mérsékelni. Biztosítani kell a megfelelő csatlakozásokat mind MÁV-on belül, mind a MÁV—Volán viszonylatában. A vonatokat olyan szerelvényekkel és olyan időközönként kell közlekedtetni, hogy zsúfoltság nélkül, az ülőhelyek jó kihasználásával biztosítsák a kulturált utazás fokozott igényének kielégítését is. Az utasszám csökkenése ellenére a vonatgyakoriságnál nem lehet visszalépni. A kisebb önköltségre való törekvés érdekében a szerelvények nagyságára kell a figyelmet összpontosítani. *Különösen fontos, hogy a távolsági utazásoknál növekedjék a vasút vonzereje.* Ennek az eljutási idő csökkenése, a menetrendszerűség a legjobb propagandája.

A MÁV áruszállítási teljesítménye *1982-ben 125,5 millió tonna volt*, mely 5,5 millió tonnával kevesebb a tervezettnél. Az árutonnakilométerben mért teljesítmény 22,7 milliárd, mely 7 százalékkal marad el a tervtől. Különösen kedvezőtlen, hogy a lemaradás jelentős része a tranzit szállításnál következett be.

A teljesítmények csökkenését előidéző okok ismertek, részben a vasút munkájától függetlenek. *Nehezebben magyarázható azonban a műszaki-gazdasági mutatók kedvezőtlen alakulása.* A kocsiforduló idő évek óta nem kívánt mértékben emelkedik. 1982-ben már megközelítette a 4,5 napot, ami egy egész nappal több, mint 5—8 évvel ezelőtt volt. *Túlságosan lassú az elegymozgatás.* Ma már ott tartunk, hogy a hét elején kiállított és megrakott kocsi a hét végéig nem jut el a rendeltetési helyére. Szombat és vasárnap a rakodás legtöbb helyen szünetel. *Ez a kocsigazdálkodás oda vezet, hogy az alacsony teljesítmények ellenére a kielégítetlen kocsigénylések száma magas, a fuvarozásra felkínált árukhoz a vasút nem tudja időben biztosítani a kocsit, látszólag kapacitáshiánnyal küszködik.*

Az idén jelentős változást kell elérni a kocsigazdálkodásban. Az üres futás csökkentése érdekében *ez évben el kell terjeszteni a komplex kiegyenlítést.* Az export rakodásokat a szomszéd vasutak fogadási készségének figyelembevételével operatív módon kell szabályozni. Az elegymozgás meggyorsítása érdekében 1983-ban a tehervonatok átlagos terhelése nem kiemelt mutató, így a helyi körülmények mérlegelésével, *gazdasági megfontolásból, célszerű lehet kisebb terhelésű vonatok közlekedtetése,* ha ezzel a gépácsorgás megszüntethető, a mozdonyforduló betartható, a menetrendszerűség javítható. Az áruszállítási teljesítmények tervezhető alakulását a tranzit volumenváltozás, a szállíttató vállalatok viselkedése határozza meg.

(Folytatás a 2. oldalon)

A téli karbantartási munkák befejezése után február végétől a gépláncok folyamatosan kivonulnak a fővonalakra a MÁV jászkiséri építőgépjavító üzemből

Riport az 5. oldalon

Az alapozás már megkezdődött

Kocsimosó épül a Keletiben

Régi vágya teljesül a Keleti pályaudvar dolgozóinak az idén. Elkészül az új kocsimosó berendezés, amelynek alapozási munkálatait már el is kezdték a tároló negyedik, ötödik megszűnő vágányai helyén.

Az új létesítményről *dr. Csányi László*, a budapesti vasútigazgatóság tervgazdasági osztályvezető-helyettese elmondta, hogy a kefesoros rendszerű berendezést a tavalyi BNV-n a soproni AFIT állította ki, amely alkalmasnak látszott vasúti kocsik mosására is. A sikeres próbák után rendelte meg a vasút.

A berendezés egyszerre kilenc kocsi külső mosására alkalmas. *A kilenc kocsit 15 perc alatt fürdeti tisztára.* Üzemeltetéséhez két ember szükséges. Egy irányító toronyból gombnyomással vezérlik a munkafolyamatot. A gép a mosószereket is önműködően adagolja.

A berendezés tervezői az energiatakarékosságot és a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vették. A mosásra irányított kocsikat nem mozdonnyal, hanem egy végtelenített kötélpályával mozgatják, s ez negyedrész annyi energiát sem fogyaszt, mint egy vontatójármű. *A szennyvizet nem csatornába, hanem egy medencébe folyatják, megtisztítják, és ismét használják.* Így egy forda alatt mindössze 15 köbméter vizet használnak fel.

A MÁV eddigi legkorszerűbb és legnagyobb teljesítményű kocsimosójának próbaüzemére a tervek szerint június 30-án kerül sor.

S. R.

NÖVEKSZIK A TENGELYNYOMÁS

Babócsán átépítik a vágányokat

A pécsi igazgatósághoz tartozó *Babócsa* állomáson munkagépek zajától hangos a környék. A harmadik vágányon teljes alépítménycserét végeznek.

— Ma péntek van, délig kellett volna dolgoznunk, de ezt a pár teherautó földet már nem hagyjuk itt — mondja a munkát irányító előmunkás.

— *Szükség van a vágányok átépítésére* — állapítja meg *Hauer Gyula* állomásfőnök —. Jelenleg tizenhat tonna a tengelynyomás, az újonnan fektetett negyvennyolc kilogramm/méter súlyú felépítmény, majd húsz tonnát is elbír. Bizonyára sokat jelent, hogy a teljes felújítás után M 62-es mozdonyok is közlekedhetnek, mert ezen a vonalon még mindig négyhuszonnégyesek hordják a tehervonatokat.

Évente huszonötezer tonna árut raknak nálunk, ennek jórészét cukorrépa adja. Nyolcvanegyben a répa hetven százaléka jugoszláv exportra ment, tavaly az egészet Kaposvárra irányították. A többi föladást fa, élőáru, napraforgó képezi. Az utóbbinak egyrésze nyugati export. Leadásban tavaly 786 kocsi érkezett, 24 430 tonna áruval. Ebből mintegy 12-14 ezer tonna talajjavító anyag, — mésziszap a maradék szén és építőanyag.

A vágányhálózat megújul, a rakodóterület azonban a régi marad. *A járművek tengelyig érő sárban közelítik meg a vagonokat.* Nemrég kívülről befestették a felvételi épületet, ám elkelne egy belső tatarozás is. Ezeket a falakat száz évig csak vésték, gipszelték... Gondolni kellene a mellékhelyiségekre is. Ugyancsak megoldatlan a folyóvíz. Ami az utazóközönség részéről még jogos panaszként elhangzik, az a fővárossal való rendkívül rossz összeköttetés, amire az illetékesek a menetrend szerkesztésénél figyelhetnének.

Tóth Zoltán

Magasított peront kap Adács megállóhely

A MÁV Miskolci Építési Főnökség dolgozói ez év január közepén fogtak hozzá az *adácsi vasúti megállóhely* magasított peronjának elkészítéséhez. A 350 méter hosszúságú átmenő fővágány mindkét oldalán hamarosan elkészülnek a munkával. A peron burkolatát hideg aszfaltból tervezték.

A közel 1 millió 450 ezer forint költséggel épülő magasított peron a vasutas község többszáz dolgozójának nyújt biztonságot a vonatról le-, illetve fölszállásnál.

A központi vezetőség napirendjén

a MÁV, az Utasellátó és a GySEV munkája

(Folytatás az 1. oldalról)

A MÁV az 1983. évi árufuvarozási teljesítményeket a bázisnál alacsonyabban, *124 millió tonnában határozta meg.* Az előzetes piackutatási adatok ezt sem indokolják teljes mértékben, jobb kereskedelempolitikával azonban törekedni kell a jelenlegi közúton gazdaságtalanul fuvarozott áruk megszerzésére is, a szállítási kapacitások jobb kihasználása, a bevételek növelése érdekében.

A korábbi évekhez viszonyított szerényebb teljesítmények tervezése is mutatja, *hogy a vasút feladatai megváltoztak.* Ma már nem cél, lehetőség sincs az ésszerű kapacitást meghaladó teljesítmények hajszolására. Számolni kell a korábbi évekhez viszonyított mérsékeltebb teljesítményekkel. Olyan vállalati gazdaságpolitikát kell kialakítani, mely a vasútnak, mint vállalatnak a megfelelő hatékonyságát a csökkent teljesítmények mellett is biztosítja, meg kell felelni a szabályozórendszer követelményeinek, mely jelentős költség-, energia-, anyagmegtakarítást ír elő. El kell fogadni a munkaerőgazdálkodási lehetőségeket, tudomásul kell venni a fejlesztési, beruházási korlátokat.

A szállítási feladatok végrehajtásában továbbra is meghatározó szerepe van az emberi munkának. *A korlátozott fejlesztési lehetőségek nem biztosítják a frekventált munkakörök dolgozóinak olyan ütemű kiváltását, melyet a létszámcsökkenés szükségessé tenne.* Egyes munkakörökben ezért a sok túlóra ,a nagyfokú fizikai megterhelés már eléri a tűréshatárt. Az elmúlt évben a vasút létszáma közel 3000-rel, az elmúlt 3 évben több mint 8000-rel csökkent. A vasutas dolgozók átlagbére 1982-ben 7 százalékkal emelkedett.

A további létszámcsökkenést mindenképpen meg kell állítani, *mert a forgalmi végrehajtó szolgálat egyes területein a létszámhiány már a biztonság rovására megy.* Az 1983. évi terv 500 fős létszámcsökkenéssel számol, melynek pótlása hatékonyabb munka- és üzemszervezéssel oldható meg. A tervezett túlóra nagysága továbbra is magas, a kedvezőtlen munkaerő-ellátottságot tükrözi. *Jobb munkaidő-kihasználással, szervezési intézkedésekkel, a terv a túlóra 20-25 százalékos csökkentését tűzi ki célul.*

Az 1983. évi bérfejlesztés, az eredeti tervtől eltérően, az elnökség határozatának megfelelően, a vasút bértartalékának teljes felhasználásával és a február 1-i kezdéssel *3,05 százalékos bérfejlesztést hajt végre.*

A MÁV elmúlt évi gazdálkodási eredményét a tejlesítménycsökkenés miatt elmaradt, *több mint 2 milliárd forint bevételkiesés határozta meg.* A 80 százalékban állandó és csak 20 százalékban teljesítményarányos költségek nem tették lehetővé azt a rugalmas költséggazdálkodást, mely a tervezett 7,65 milliárd forint eredményt hozhatta volna. A költségfelhasználás csak 580 millió forinttal volt kevesebb a tervezettnél, így az eredmény közel 6 milliárd forint. 1983-ban *a MÁV eredménye várhatóan 4,5-5 milliárd forint között alakul,* mely az 1982. évinél közel 30 millió forinttal kisebb részesedési alapképzés mellett csak minimális nyereségági fejlesztési alap képzését teszi lehetővé.

A vasút rendelkezésére álló beruházási keret 1982-ben 7 milliárd forint volt. Ebből az eredeti tervnél nagyobb volumenű pályakorszerűsítés és járműbeszerzés valósult meg.

Az elhasználódott állóeszközök pótlására, új beruházásokra 1983-ban *minden eddiginél kevesebb, alig 6 milliárd forint jut.* Ez az összeg a folyamatban levő munkák folytatására, illetve befejezésére elegendő. A járműbeszerzésre rendelkezésre álló forrás 840 millió forint, mely a VI. ötéves tervben 1983-ra tervezett összeg felét sem éri el.

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását szolgáló célkitűzéseit a MÁV az éves szociálpolitikai tervében határozza meg. A szociális ellátás fejlesztésére az állóeszközfejlesztési tervben külön tervsor áll rendelkezésre, ami a szociális beruházások pénzügyi fedezetéül szolgál.

Aktívabb értékesítési politikát

A MÁV 1983. évi szociálpolitikai tervében *1 milliárd 683 millió forintot irányoz elő* a vasutasok szociális helyzetének szinten tartására, illetve fejlesztésére.

A terv a szügségesnél mérsékeltebb előirányzatot tartalmaz. Az egyes ellátás formákban az eddig elért színvonal megtartása csak a tervezett előirányzat gondos felhasználása mellett biztosítható. Az eddigieknél jobban előtérbe kerül a szociális és jóléti létesítmények állóeszköz fenntartása, nagyobb hangsúlyt kap az állagmegóvó tevékenység.

Az Utasellátó Vállalat a VI. ötéves tervidőszakban meghatározott üzletpolitikai célkitűzéseit 1982-ben a többi kereskedelmi vállalatnál nehezebb feltételek között teljesítette. *Áruforgalmi célkitűzéseit csak részben sikerült megvalósítani.* Árbevételi tervét folyó áron 100 százalékra teljesítette, a bázisnál 1 százalékkal magasabb bevételt ért el, de ételforgalma 1,5 százalékkal, italforgalma pedig 0,5 százalékkal alacsonyabb, mint az előző évben.

A forgalom nagyságára és szerkezetére mérsékelten hatottak a nemzetközi valutakorlátozó intézkedések, az italértékesítési korlátozások, a szabadszombat bevezetésével és a tarifa emelésével összefüggő utasszámcsökkenések.

A forgalom szerkezetében a nagyobb árrést biztosító *sajáttermelésű ételforgalom növekedett.* A vásárolt ételek árbevétele viszont mérséklődött.

A vállalat éves tervében 6,4 százalékos bérszínvonal-növekedést irányzott elő, mellyel szemben 6,1 százalékot hajtottak végre, a bérfejlesztési mutató mérsékeltebb üteme miatt.

Az előző évhez viszonyítva az Utasellátónál *szociálpolitikára és munkavédelemre nagyobb összeget fordítottak.* A dolgozók megelégedésére nőtt az üzemi étkeztetésre, a segélyezésre, a kulturális célokra, az üdültetésre, a munkakörülmények javítására fordított összeg.

Az Utasellátó Vállalat alapvető üzletpoliaikai célkitűzése, *hogy 1983-ban aktívabb értékesítési politikát folytat.* Ennek megfelelően az összes árbevételi tervet 2 milliárd 262 millió forintban határozta meg, amely 28 százalékos, a különféle hálózatváltozások és felújítások forgalomcsökkentő hatásával korrigáltan 4,2 százalékos növekedésnek felel meg. Ez valamivel alacsonyabb, mint a szakmai átlag, de a MÁV személyszállítási teljesítményei tervezett csökkenése és a vállalat sajátos területi adottságai miatt a forgalom nagyobb növelését nem teszi lehetővé.

A vállalat az összes bevételén belül, legnagyobb ütemű fejlődést a legmagasabb árrésű sajátkészítésű ételek áruforgalmánál kíván elérni. Az árbevételi terv teljesítése érdekében szükséges az eddig ki nem használt termelő és értékesítési kapacitás teljes hasznosítása, sőt az értékesítő eladási helyek számának további növelése.

Az Utasellátó 1983. évre a bázishoz képest változatlan létszámot tervez, hogy a szolgáltatási színvonal növelésére vonatkozó követelményeknek eleget tudjon tenni. Ennek keretében a fizikai létszámban kisebb növekedés, a nem fizikai állományban csökkenés következik be. S mivel a vállalatra az idén előreláthatólag a létszámcsökkentés nélküli központi bérszínvonal-szabályozás vonatkozik, *ez 2,7 százalékos bérszínvonal-növelést biztosít.*

A vállalat jövedelmezőségi tervében lényegében a bázisnak megfelelő nyereséget irányoz elő. A terv kialakításánál viszont számításba vette, hogy a hatósági intézkedések 20 millió forintot meghaladó árrést szűkítő és ráfordítási növelő hatást gyakorolnak és ezt a többletforgalom árrésével és a forgalom szerkezeti javításával ellensúlyozza.

A GySEV sávos tervet készített

A GySEV személy- és áruszállítási teljesítményei a MÁV teljesítményeihez hasonlóan alakultak. *Az 1982-ben elszálított 3,62 millió utas 7 százalékkal kevesebb az előző évinél és több mint 8 százalékkal a tervezettnél.* Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény megközelítően tervszinten alakul. Az átlagos utazási távolság 40-43 km-re emelkedett.

A GySEV az idén az 1982. évi teljesítményekhez képest további, azonos ütemű csökkenéssel számol, *s 3,3 millió utas elszállítását tartja reálisnak.* Kissé mérsékeltebb, 5,6 százalékos csökkenést tervez az utaskm-teljesítmény alakulásában. A csökkenő szállítási teljesítmény mellett továbbra is az utazás minőségi mutatóit tervezi.

Az 1982. évi áruszállítási teljesítmények a megelőző évhez viszonyítva 5 százalékkal, a tervhez képest pedig 2 százalékkal csökkent. Még kedvezőtlenebbül alakult az árutonnakm-teljesítmény a nagyobb távolságú nemzetközi szállítások csökkenése miatt. A korábbi év teljesítményeinek importban 60, a tranzitszállításban 86, az exportforgalomban 94 százalékát realizálták.

A GySEV 1983. évre sávos tervet készített. A belföldi forgalomban minimális célkitűzésként az 1982. évi teljesítményeket, felső határként 1,75 millió tonna elszállítását irányozta elő. Nemzetközi forgalomban továbbra is számol az importkorlátozások csökkentő hatásával, valamint a kelet—nyugat közötti forgalom jelentős csökkenésével. Az elmúlt évinél 300-500 ezer tonnával kevesebb terv teljesítése is megköveteli az üzletkötési munka fokozását, a piackutatás növelését, a hatékonyabb, pontosabb vámkereskedelmi munkát.

Az 1983. évi terv az előző évek gyakorlatához, a GySEV gazdálkodási rendszeréhez híven eredménycentrikus. A várható szállítási igények teljesítésével realizálható bevételt és a melléktevékenységek tervezhető felfutását a megfelelő érdekeltségi alapok képződése végett igyekeznek összhangba hozni az anyag és energia áremelkedésből, a szabályozó módosításból adódó többletkiadásokkal.

Az 1982. évi vállalati nyereség 246,4 millió forint. *Az 1983-ra tervezett eredmény 231,5—249,6 millió forint közötti érték,* mely csak a felső határ elérése esetén haladja meg az elmúlt évit. A létszámfejlesztés miatt az egy főre jutó részesedési alap várhatóan 10 százalékkal csökken. A fejlesztési alap alsó határon történő képződése pedig kismértékű fejlesztési alap megelőzési hitel felvételét teszi 1984-ben szükségessé.

A szakszervezet feladatai

A vállalatok múlt évi munkájának értékelése, ez évi terveinek ismertetése után a központi vezetőség titkára a szakszervezeti szervek feladatairól beszélt.

— *A vállalati gazdálkodást meghatározó, gyorsan változó külső és belső feltételek a termelést, a gazdálkodást segítő szakszervezeti munkát is tartalmi változtatásra kényszerítik* — hangsúyozta. — A feladatok szorosan kapcsolódnak a vállalati tervhez. Éppen ezért a végrehajtásában támaszkodni kell a szocialista brigádokra, az újítók törekvéseire, az üzemi és munkahelyi demokrácia fórumaira, a bizalmiak tevékenységére. A szakszervezeti szervek termelést, gazdálkodást segítő tevékenysége legfontosabb elemét ezeknek a feladatoknak a végrehajtását biztosító agitációs, propagandamunkának kell képezni. Ennek érdekében az alábbiakat javasoljuk:

— *A vállalatok 1983. évi tervét az üzem, főnökség, műhely, állomás szintjére lebontva ismerje meg valamennyi dolgozó.* A szakszervezeti szervek kezdeményezzék, hogy a partner gazdasági vezetők ismertessék a terveket, mutassák be az egyes csoportok, kollektívák számára, hogy a hatékonyabb munka követelménye miben ölt testet, az adott terv teljesítéséhez milyen érdek fűződik.

— Az éves terv munkahelyi szintig lebontott feladataira *épüljenek a munkaversenyvállalások, az újítási feladattervek.*

— A munkaverseny elismerésére fordítható anyagi eszközök elosztása necsak a teljesítés százalékos mértékének megfelelően, hanem a vállalás súlya, a többleteredmény, a túlteljesítéshez szükséges erőfeszítések minden eddiginél nagyobb figyelembevételével történjen.

— Az újítások gyors bevezetése, elterjesztése, a meglevő berendezések jobb kihasználását, hatékonyabb, gazdaságosabb munkáját teszi lehetővé.

— A szakszervezeti szervek *fordítsanak nagyobb figyelmet az újítások érdemi elbírálására, elfogadására, bevezetésére és különös tekintettel az elterjesztésre.* Szorgalmazni kell újítási klubok, kiállítások létrehozását, ötletnapok rendezését. Tervteljesítési beszámolók, munkaverseny-értékelések során a gazdasági vezetők adjanak számot az újítómozgalom helyzetéről. A verseny értékelésében az újító tevékenység kiemelt hangsúllyal szerepeljen.

— Szakszervezeti szerveink feladatát képezi, hogy a dolgozókkal széles körben tudatosítsa a vállalati gazdálkodás és a fejlesztési, a fenntartási, a bérfejlesztési lehetőségek, a jutalmak, a munkakörülmények javítása közötti szoros összefüggést. *Hívja fel a figyelmet azokra a területekre, ahol a legnagyobb megtakarításra van lehetőség.*

— A szakszervezeti bizottságok a gazdasági vezetőkkel közösen tárják fel azokat a tevékenységeket, amelyek az alkalmazott technika, technológia vagy egyéb hiányosságok miatt *a legsúlyosabb pazarlások eredői.* Tegyenek javaslatokat felsőbb szintű intézkedést igénylő feladatokra.

— Szakszervezeti szerveink gondoskodjanak arról, hogy az üzemi demokrácia fórumain keresztül a dolgozók kapjanak megfelelő tájékoztatást a gazdaságos anyagfelhasználás célkitűzéseiről.

— A szakszervezeti szervek a túlóra-felhasználás csökkentése érdekében *támogassák a munkaidőalap hatékonyabb felhasználására irányuló törekvéseket, a veszteségidők feltárását.*

— A vállalaton belüli bérgazdálkodásnak elő kell segíteni a frekventált munkakörök létszámcsökkenésének megállapítását. A szakszervezeti szervek segítsék a más iparágaktól várhatóan felszabaduló mnkaerő átvételét, az új dolgozóknak a kollektívába való beilleszkedését.

— Fizikai és alkalmazotti területeken egyaránt segítsék a szükséges munkaerő-átcsoportosításokat, az alacsony leterhelésű munkahelyek, munkakörök megszüntetését, összevonását.

— Szakszervezeti szerveink az éves bérfejlesztési keretek felosztásánál, az egyéb anyagi és erkölcsi elismerések során, *egyetértési joguk gyakorlásával szerezzenek érvényt a differenciált bérezés alapelvének.* Az elismerés során jusson kifejezésre a nehéz munkakörülmény, a többletmunka.

— Az 1983. évi szociális terv a szociális ellátás eddig elért színvonalának szinten tartását irányozza elő. A gazdasági helyzetből adódó korlátozott fejlesztési lehetőségeink a reális igények töredék részének kielégítését teszik lehetővé. Így elsősorban a meglevő szociális létesítmények elfogadható állapota, megfelelő kihasználtsága és üzemeltetése az elsődleges feladat.

A központi vezetőség a tájékoztatót elfogadta. Ugyancsak elfogadta a Vasutasok Szakszervezete és a $^1/_2$ százalékos ÖTA 1983. évi költségvetését, a $^1/_2$ százalékos ÖTA szabályzat eljárási utasításainak módosítását, továbbá a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság első félévi munkatervét.

A munkahelyi demokrácia fórumai

Ezután *Szemők Béla* titkár az elnökség február 17-i ülésén tárgyalt „A munkahelyi demokrácia rendszere és továbbfejlesztése a MÁV területén" című előterjesztés tartalmáról tájékoztatta a testületet. Hangsúlyozta:

— *Az üzemi, a munkahelyi demokrácia az elmúlt évtizedek során jelentős fejlődésen ment keresztül.* Mint a szocialista demokrácia szerves része alkotó elemévé vált társadalmunk fejlődésének. A munkahelyi demokrácia folyamatos fejlesztése, érvényre juttatása társadalmunk lényegéből fakadó követelmény, gazdasági, politikai előrehaladásunk fontos eszköze és egyben feltétele is.

Az üzemi, munkahelyi demokrácia fórumrendszerének, jog- és hatáskörének fejlődése a dolgozók egyre nagyobb körét, mind mélyebben vonta be a munkahely termeléssel, elosztással és felhasználással kapcsolatos kérdéseinek eldöntésébe, a munkahelyi közéletbe. Ma már szinte nincs olyan — a dolgozókat érintő — lényeges intézkedés a vállalatok, üzemek, hivatalok, intézmények, egyszóval a munkahelyek életében, amely ne kapcsolódna a munkahelyi demokrácia fórumaihoz, valamely jogköréhez.

A továbbiakban emlékeztetett a munkahelyen kibontakozó demokrácia fejlődésének főbb állomásaira, azokra az intézkedésekre, határozatokra, melyek a szakszervezeti munkában is fordulatot jelentettek. *Ilyen a 1049/1982. (XII. 15.) MT—SZOT számú együttes határozata,* amely a korábbit hatályon kívül helyezte és szabályozta a munkahelyi demokrácia megújított fórumrendszerét, s a továbbfejlesztés egyes kérdéseit.

— Ezzel összefüggésben szükségesnek tartjuk ezúttal is hangsúlyozni, hogy helytelenek azok a nézetek, melyek szerint az egyre nehezebb, bonyolultabb és szigorúbb gazdasági körülmények között nem időszerű a munkahelyi demokráca fejlesztéséről, a vezetői döntéseket megnehezítő fórumok működéséről beszélni — mutatott rá, majd így folytatta:

— *A gazdálkodás szigorúbb és bonyolultabb körülményei, valamint az irányítás korszerűsítése a gazdálkodó egységeket, vállalatokat felelősebb és a változásokra jobban reagáló magatartásra kényszeríti.* Ez hatással van a munkahelyi demokráciára is. A gazdasági vezetők személyes felelősségének következetes érvényesítése mellett irányító munkájukban, a dolgozók szélesebb körét érintő döntések meghozatalában, azok végrehajtásának ellenőrzésében az eddigieknél fokozottabban kell támoszkodniuk a dolgozók közösségére.

Az együttes határozat olyan új elemekkel is gazdagította az eddigi gyakorlatot, amelyek elősegíthetik a működés során tapasztalt esetleges párhuzamosságok, átfedések elkerülését. *Ezáltal a munkahelyi demokrácia és a szakszervezeti demokrácia fórumrendszere között a korábbiakhoz viszonyítva szorosabb azonosság alakul ki.* A munkavégzést, a munkaviszonyt, az élet- és munkakörülményeket befolyásoló kérdések a szakszervezeti csoporttaggyűlések, szakszervezeti bizottságok, összevont taggyűlések vagy létszámtól függően bizalmi testületek, illetve bizalmi küldött testületek hatáskörébe tartoznak.

A vezetők tevékenységének véleményezése nem szűkül le a nagyobb gazdasági egységek *(vasút, vasútigazgatóság, üzemfőnökség, üzem stb.)* vezetőjére és helyetteseire, hanem minden szinten — üzemegységvezetők, középvezetők, részlegvezetők stb. — *a partner szakszervezeti szerv, főbizalmi, bizalmi jogkörét és egyben feladatát jelenti.* Ez magában foglalja az évi tevékenység, valamint a a munkaviszonnyal kapcsolatos intézkedések véleményezését is.

Az elnökség egyébként a tárgyalt előterjesztést átmeneti szabályozásként, a vállalati szintű fórumrendszer elhagyásával elfogadta. Ezzel együtt felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy saját hatáskörben vizsgálja a vállalati hatáskörök rendszerét, azok érvényesülését. Figyelembe véve a munkahelyi demokrácia fórumrendszerét, törekedjen azok korszerűsítésére, továbbfejlesztésére, *vagyis arra, hogy a vállalati hatáskörök is jobban igazodjanak az új fórumrendszerhez.*

Az elnökség határozatának megfelelően a vasút területén a munkahelyi demokrácia a következő szinteken működik:

— *a szolgálati főnökségek, üzemek, stb., valamint a területi szakszervezeti bizottságok, illetve a szakszolgálati középirányító szakszervezeti bizottságok szintjén.*

— vállalati szinten viszont, figyelembe véve az I. félévben végrehajtásra kerülő szervezési intézkedéseket, amely mind a vasútigazgatóságok, mind a vezérigazgatóság átszervezését is érinti, *az elnökség úgy határozott, hogy a munkahelyi demokrácia vasút-üzemi országos fórumának feladatát átmeneti jelleggel — a Vasutasok Szakszervezete szervezeti és működési szabályzatban foglaltak figyelembevételével — szakszervezetünk elnöksége, illetve központi vezetősége látja el.*

A MÁV vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok és az üzemfőnökségek közötti új munkamegosztás kialakulását követően viszont, elemezve és értékelve a munkahelyi demokrácia kezdeti tapasztalatait, *az elnökség a II. félévben áttekinti az átmeneti szabályozás rendelkezéseit.* Addig is a munkahelyi demokrácia egyes kérdéseire vonatkozó rendelkezések megismertetése, a végrehajtás megszervezése érdekében feladattervben rögzítette a szakszervezet tennivalóit.

A testület az átmeneti szabályozást jóváhagyólag tudomásul vette és felhatalmazta az elnökséget, hogy dolgozza ki a munkahelyi demokrácia teljes körű — a vasúti szervezet minden szintjére, a területi és szakági tevékenységére — kiterjedő fórumrendszerét, annak tartalmi követelményeit és terjessze majd újból a központi vezetőség elé.

Az ülés végén Gyócsi Jenő elnök kedves kötelezettségének tett eleget, amikor *Bónis Lajost,* a GySEV osztályvezetőjét, a vállalati szakszervezeti bizottság elnökét köszöntötte és tárgyi jutalmat adott át neki, abból az alkalomból, *hogy megszakítás nélkül 30 éve tagja a központi vezetőségnek.*

Harminc év a mozgalomban

Amikor az apparátusba került, egyedül volt nő

Amikor nála jártam, szinte percenként csörgött a telefon, és a munkatársak egymásnak adták a kilincset.

— *Mintha nem is mennék nyugdíjba* — mosolyog *Tóth Jánosné*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság szociálpolitikai bizottságának vezetője. — *Megkérnek, intézzem el ezt vagy azt az ügyet és a legtöbbször azzal búcsúznak, akkor a jövő héten megkeresnek.* Jól esik a figyelmességük, de azért elszorul a szívem, több mint harminc évi munka után nehéz elképzelni, hogy nyugdíjba megyek.

Az elsők között

Tóth Jánosné a csaknem harminchárom esztendőből harmincat a szakszervezeti mozgalomban töltött. *Az első nők között került az apparátusba dolgozni.* Pályafutását 1950-ben forgalmistaként kezdte Piliscsabán. Azért jött a vasúthoz, mert tanulni akart. Forgalmistaként 12—24-ben dolgozott, ám a mostaninál jóval kevesebb szabadnap ellenére is futotta erejéből a társadalmi és főleg a szakszervezeti munkára.

— *Akkoriban a szakszervezeti titkár egy öreg váltókezelő volt Piliscsabán* — emlékezik. — *Látta, hogy rendesen végzem a munkám, ezért megbízott apróbb ügyek intézésével.* Amikor ezeknek is eleget tettem, önálló feladatot kaptam. Én lettem a helyi szervezet termelési felelőse. A kis állomáson mindenki jól ismerte egymást, úgy éltünk, dolgoztunk együtt, mint egy nagy család. Eleget tudtam tenni a szakvonali és a szakszervezeti munkának. Amit ezen az állomáson a termelésről megtanultam, később nagy segítségemre volt. Ugyanis még 1951-ben megkeresett egy elvtárs a szakszervezeti bizottságból és megkérdezte nem akarok-e önálló szakszervezeti funkcióban dolgozni. *Nagyon szerettem a forgalmat, de úgy éreztem a mozgalomban is tehetek annyit a vasútért, mint Piliscsabán. 1952 januárjában kerültem a területi bizottságba politikai munkatársnak.* A munkásellátás s szociális ügyek tartoztak hozzám, s azóta is ezekkel foglalkozom. Az apparátusban én voltam az első nő...

A nehézségeket, a kezdés bonyodalmait már kitörölte az emlékezetből az eltelt három évtized, de nemcsak azért gondol szívesen az akkori nehéz időkre. A megértő kollegáknak sokat köszönhet.

— Még csak néhány hete dolgoztam a bizottságban, amikor elküldtek az Északi Járműjavítóba egy értekezletre. Addig még ilyen nagy üzemben nem jártam. *Szóval rögtön bedobtak a mélyvízbe*, de emellett sokat segítettek a nálam tíz-tizenöt esztendővel idősebb, gazdag tapasztalatokkal rendelkező férfi kollégák.

Hamar befogadták

Nemcsak velük, hanem *„lent és fent"* is megtalálta a hangot. Eleinte főleg az idősebb munkások bizalmatlanul szemlélték az érdekeikért dolgozó fiatalasszonyt. De csakhamar befogadták. Bekapcsolódott a pártmunkába is.

A munka mellett tanult, leérettségizett, elvégezte a MÁV tisztképzőt, majd egy féléves szakszervezeti és rá nemsokára egyesztendős pártiskola következett.

— Utólag visszagondolva nehéz elképzelni hogyan birkóztam meg a sok feladattal: *munka, család, tanulás.* Én soha nem éreztem itt magam hátrányos helyzetben sem erkölcsileg, sem anyagilag.

Ám a vasútnál dolgozó nők — főleg a hatvanas években — nem mondhatták el magukról ugyanezt. Tóth Jánosné 1970-ben, amikor a párt központi bizottságának legújabb határozata a nőpolitikáról napvilágot látott, nőfelelősi pozíciót töltött be.

— *A határozat kedvezően befolyásolta a nők helyzetét a MÁV-nál. Akkoriban sok felmérést készítettünk a lányokasszonyok hátrányos helyzetéről.* Egy esetben például sikerült bebizonyítanunk, hogy egy azonos végzettségű és beosztású férfi és nő fizetése között — akik ráadásul egymással szemben ültek —, ötszáz forint volt a különbség. A szakszervezet központjában megtárgyalták a vasutas nők helyzetét és ennek eredményeként nemsokára egyre több nő került a vezetésbe, s a kitüntetettek listájára. *Sikerült megvalósítani az egyenlő munkáért egyenlő bért elvet a határozat óta eltelt csaknem másfél évtized során.* Ez jelentős eredménynek számít, hiszen a MÁV-nál 1945 előtt csak pénztárosként vagy takarítónőként dolgozhattak a nők. Forgalmista-, vonatvezető- vagy éppen szakaszmérnöknő csak a felszabadulás utáni esztendőkben került a vasúthoz, és mi tagadás elég bizalmatlanul fogadták őket a kollegák.

Igénylik a munkáját

Tóth Jánosné február 28-a után — ezen a napon dolgozott utoljára — sem szakad el teljesen a vasúttól, sem a szakszervezeti mozgalomtól. Mint a budapesti területi szakszervezeti bizottság választott tagja, még egy fél esztendeig látja el ezeket a teendőket, de utána is igényt tartanak a munkájára. A három évtized alatt gyűjtött tapasztalatait még kamatoztatja majd.

— *Ha arra gondolok, hogy néhány nap múlva már nem leszek itt, nehéz lesz a szívem, hiszen a vasút és a szakszervezet volt az életem.*

Ide köti a családja is. Férje, lánya, s a veje is vasutas. Otthon sokszor szóba kerül ezentúl is a vasút...

Lakatos Mária

Miskolci vasutas asszonyok

A raktárkezelő

Bartók Andrásné, 30 évvel ezelőtt lépett a vasút szolgálatába. A miskolci XI-es pályamesteri szakasz kőműves csapatában kisegítő munkás lett. 1961-ben került a leninvárosi pályamesteri szakaszra.

Az ügyes és törekvő fiatalasszonyt 1970-ben az állomás létszámába helyezték. Megszerezte az áru és személypénztárosi vizsgát, majd elvégezte az anyagkezelési és munkaügyi tanfolyamot is. *A miskolci körzeti üzemfőnökség megalakulása után raktárkezelő lett.*

Bartók Andrásné szívesen végzett társadalmi munkát is. Fiatalabb korában a KISZ-vezetőségben szorgoskodott. A szakszervezetben gazdasági felelős és a segélyezési albizottság tagjaként tevékenykedett. Sokáig volt a helyi vöröskeresztes szervezet aktivistája is.

Az egyéves pártiskola elvégzése után a helyi pártalapszervezet titkára lett. A közösség érdekében kifejtett munkájáért, a dolgozók körében is megbecsülést és elismerést vívott ki. Tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el.

A tekercselő

A vasútépítő és -fenntartó gépek villanymotorjainak javítását, a miskolci építési főnökség gépállomásán, egy hattagú szocialista brigád végzi. Ennek, az ezüst jelvénnyel már háromszor kitüntetett *Földes Ferenc* szocialista brigádnak a tagja *Kiss Tiborné* tekercselő is.

A gépek és motorok iránti érdeklődése gyerekkorában kezdődött. Munkácson, a vasutas középiskola elvégzése után egy évig politechnikát tanult, majd az ottani műszergyár dolgozója lett.

Egy budapesti kirándulás alkalmával 1966-ban ismerkedett meg férjével. 1968-ban költözött Magyarországra. Bodrogolasziban, férje szüleinél laktak. Ő a MÁV Nevelőotthonban korrepetálta a gyerekeket orosz nyelvből. 1974-ben költöztek Miskolcra. Az építési főnökség gépállomásán vállalt munkát, ahol férje nehézgépkezelőként dolgozik.

Kiss Tibornét jó munkájáért többször részesítették dicséretben és pénzjutalomban. A jelenleg 8. osztályos kislánya is vasutas szeretne lenni.

Kisvárdai János

Szakszervezeti ifjúsági napok

Az idén ötödik alkalommal rendezi meg a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa (SZBT) a SZOT illetékeseivel, az ágazati-iparági szakszervezetek ifjúsági felelőseivel, a KISZ budapesti bizottságával, a Fővárosi Tanács Művelődési főosztályával, valamint a TIT budapesti vezetőségével a *szakszervezeti ifjúsági napokat.*

A központi rendezvények — amelyekhez az ágazati-iparági szervezésű programok is csatlakoznak — két szakaszban zajlanak le. Az elsőben, amely *június 6-tól 12-ig* tart, elsősorban politikai és kulturális rendezvényeket, a másodikban, *szeptember 5. és 11. között* főleg szakmai vetélkedőket és sportversenyeket rendeznek.

Két tanácskozás is szerepel az SZBT programjában: *a fiatal bizalmiak tanácskozása, valamint az ifjúsági munkaversenyformák tapasztalatainak megvitatása.* Ebben az időszakban kerül sor az ünnepélyes szakmunkásavatókra is.

A Fővárosi Tanács szakoktatási osztálya közreműködésével a különböző művészeti ágakban versenyeket szervez. A hagyományoknak megfelelően a Hővösvölgyben ismét lesz juvenália. A Népszava-fesztivál pergő politikai eseményt ígér.

A második szakaszban Budapesten *három sportágban (úszás, teke, kosárlabda), Verőcemaroson további nyolc sportágban lesznek versenyek, illetve döntők.* Várhatóan nagy érdeklődés kíséri majd a munkavédelmi, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi vetélkedőt. Központilag két szakmai versenyt tervez az SZBT A középfokú számviteli végzettségű alkalmazottak, valamint a panelszerelő építőipari szakmunkások részére.

A budapesti területi bizottság irányításával már készül az ágazati program is.

Szombathelyi üzemek vetélkedője

Már hagyomány, hogy a szombathelyi járműjavító, a Savaria Cipőgyár, a Latex Fonó- és Szövőgyár, valamint a vasútüzem MSZBT tagcsoportja közös vetélkedőket rendez. Legutóbb a *Ki tud többet a Szovjetunióról?* témában indítottak vetélkedő sorozatot, a szocialista brigádok részére.

Az üzemekben tartott elődöntők után a három legjobb csapat jutott az üzemek közötti döntőbe, amelyet február 21-én rendeztek. A győzelmet a házigazda járműjavító üzem *Baross Gábor* szocialista brigádja szerezte meg.

A 2.—3. helyen a Savaria Cipőgyár, a 4.—5. helyen pedig a Latex csapatai végeztek.

Márkus Imre

Nyugalomba vonult a vendégszobaház vezetője

Február 28-án bensőséges házi ünnepségen búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmából *dr. Szabó Miklósnét*, a Vasutas Egyesület Vendégszobaházának vezetőjét, aki 14 évig dolgozott ebben a munkakörben.

Azn ünnepségen *Rétfalvi Tibor* és Molnár László ügyvezető elnökök méltatták munkásságát, eredményes tevékenységét. Jelenlegi beosztása előtt tizennyolc évig a MÁV Kórház fogtechnikusa volt. Most, harminchárom évi munkaviszony után kezdi meg a pihenést, amelyhez a vendégszobaház valamennyi dolgozója jó egészséget kívánt.

Egy a 151 közül

Mitől kiváló a Zrínyi brigád?

A szerszámkészítő lakatosműhely egyik fala csupa üveg. Az ablakok felső párkányának vonalában dúsan futó zöld növényzet. Látszik, hogy gondja van rá az itt dolgozó hét embernek.

A munkapadoknál idősebb és egészen fiatal munkások, sőt itt tanulja a szakma csínját-bínját két másodéves ipari tanuló is.

A kis munkaközösség egy, a 151 szocialista brigád közül, a Debreceni MÁV Járműjavító üzemben. Itt munkálkodik a kiváló címmel kitüntetett *Zrínyi Miklós* szocialista brigád is.

A munkapad mellett a brigád
(A szerző felvételei)

A névadás története

Talán az elnevezésük késztetett arra, hogy a sok közül őket válasszam. Vezetőjüket — *Krajcsir Józsefet* — elöljáróban a névadásról faggatom.

— Talán mert valamikor húsz egynéhány évvel ezelőtt — magyarázza a brigádvezető — azt mondták ránk, hogy olyanok vagyunk, mint Zrínyi volt, vagyis mi nem adjuk meg magunkat, bármilyen nehéz feladatok elé állítanak.

— Közben, ahogy elnézem a maroknyi csapatot — és maradva a katonás hasonlatnál — *az idő megtizedelte a „vitézeket"*.

Erre már többen is felkapják a fejüket, mosolyognak, és ketten is magyarázzák, hogy akik obsitot kaptak (más szóval nyugdíjba mentek), helyükre ifjú emberek álltak.

— És most milyen a csapat? Vagy beszéljünk célirányosabban: miért kiváló ez a szocialista brigád?

Csend. A brigád tagjai: *Krajcsir József, Zeke Bálint, Pongor Tibor, Gergely Árpád, Molnár István, Forgács Sándor* és *Lugosi István* — hirtelen a munkájuk felé fordulnak, majd egyikük megjegyzi:

— Hát... ezt azoktól kellene megkérdezni, akik odaítélték nekünk ezt a címet.

Az üzem szb-titkára: *Korponai Lajos, Mendre Ferenc* versenyfelelős és *Nagy László*, az szb közgazdasági bizottságának a vezetője már sok jót elmondtak a brigádról. Tavalyi tervüket 108 százalékra teljesítették, az idei — feszítettebbet — 106 százalékra vállalták. Valamennyien részt vesznek politikai, szakmai továbbképzésben, óvodákat, iskolákat patronálnak, két elesett, rokkant embernek kocsit készítettek. *A jó munkahelyi kollektív szellem, az őszinte barátság kitágul a családok körére is.* Együtt járnak kirándulni, szórakozni, és nemcsak azért mennek színházba és más kulturális rendezvényekre, mert a szocialista brigádmozgalom hármas jelszavának követelményeiben ez is benne van.

Családias légkörben

— Gondolom, hogy a kiválóságuk a fizetési borítékon is látszik.

Mintha lángot lobbantottam volna. Újra felém fordul a társaság s egyik fiatal, *Gergely Árpád* azt mondja:

— Nézze, az természetes, hogy az ember becsületes munkája után pénzt szeretne látni, a lehető legtöbbet, hiszen, ahogy mondani szokták, mi is a piacról élünk. *Tehát a több keresetre, a célprémiumokra és más pénzek megszerzésére is jó lehetőséget ad a szocialista brigádmozgalom.* De azt pénzzel nem lehet kifejezni, hogy mennyit ér a jó munkahelyi közérzet. Ez a kis kollektíva jól együtt van munkában és minden emberi tevékenységében. Értjük és szeretjük egymást.

— Hogy van ez? Hiszen maga például fia lehetne Zeke Bálintnak.

— Úgy kérem — szólal meg az idősebb szerszámlakatos a többiek nagy derültségére —, hogy a fiatalúr pimaszkodhat is velem. Vagyis azt hiszi, hogy én is 28 éves vagyok. És megmondom őszintén, hogy én emiatt nem is tiltakozom, mert magam is úgy érzem, hogy fiatalodom köztük.

— *Azért a szemtelenségig nem megy a dolog* — veszi át a szót Lugosi István. — *A jó hangulatot nekünk nem kell a raktárból vételezni.* A különbség görcse akkor oldódik egy munkakollektívában, ha az idősebbek azt a bizonyos három lépés távolságot is eltörlik. És a tekintélyt nem azzal próbálják óvni a fiatalokkal szemben, hogy örökké éreztetik velük, hogy a tojáshéj még a hátsófelükön van, hanem úgy, hogy a sok évi szakmai tapasztalatukat ellesheten csillogtatják.

Tamás a főbizalmi

— Mit szól ehhez egy leendő szocialista brigádtag, *Kocka Tamás* másodéves ipari tanuló, aki a gyakorlati órákon ezektől az emberektől tanulja a szakmát?

A szemüveges legény megilletődik, de összeszedi magát, s így szól:

— *Én nagyon jól érzem itt magam, mert...*

— Mert?

— *Mert... én már itt nem vagyok gyerek...*

Itt követelmény a precizitás

— Még szép — szólt közbe a brigádvezető —, hiszen egy szakszervezeti főbizalmit komolyan kell venni.

— Nocsak, ez meg hogyan lehetséges?

— Úgy — magyarázza Korponai Lajos —, hogy Tamás nemcsak szakmát és emberséget tanul itt, ebben a kiváló munkáskollektívában, hanem — mert tanulótársai is érdemesnek találták erre — szakszervezeti funkciót is. Ugyanis ő az évfolyam társainak a főbizalmija. Természetesen felnőtt is áll mellette, de a társainak ügyes-bajos dolgait már ő intézi.

— És másfél év múlva, ha Kocka Tamás is felszabadul?

— *Itt a helye köztünk* — mondja a brigádvezető —, *hiszen megszerettük és bedolgozta magát a kollektívánkba.*

Ahogy a műhely ablakpárkányán körbefutó gondozott zöld növényzet hozza évről évre új hajtásait, úgy újul, fiatalodik — több mint 20 éve már a mozgalom kezdete óta — ez a kiváló munkáskollektíva, mert itt a gazdasági követelmények túlteljesítésén, valamint a politikai, társadalmi elvárásokon túl emberi szívmelegség van.

Akikre büszke az üzem

No, persze ilyen, a Zrínyi Miklós szocialista brigádhoz hasonló kiváló munkáskollektíva még 12 van a debreceni járműjavítóban, és ilyen szintre igyekszik 58 arany-, 21 ezüst-, 24 bronz-, 26 zöldkoszorús és 9 okleveles szocialista brigád is, összesen 1271-en, vagyis a dolgozók háromnegyed része, akikre joggal büszke az üzem.

Én meg arra vagyok büszke, hogy ez a nagyszerű brigád meghívott egy szalonnasütésre, mert mint mondták, egy rövid kis riport kapcsán nem könnyű róluk mindent megtudni. A közös kiránduláson majd tapasztalni fogom, hogy ez a munkáskollektíva nemcsak a műhelyben érzi jól magát, hanem családi körben is, és szerintük az élet tiszta örömeihez ez is kell.

Dávid József

FELGYORSULT A REKONSTRUKCIÓ

Kelenföldön formálódik a holnap

Beszélgetés a körzeti üzemfőnökség eredményeiről és gondjairól

Esztendeje éppen, hogy a Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség vezetőjével, *dr. Kosztyu Tibor* főtanácsossal a megalakulást követő első év eseményeiről beszélgettünk. Már az első esztendő igazolta az üzemfőnökség létét — mondta akkor az üzemfőnök, hozzátéve: — *nagyobb elismerést nem kaptunk ugyan..., de nagyobb kritikát sem.* Tény: a vasút vezetősége is tartott és tart az itteni munkáktól, de a forgalom kisebb zavarokat kivéve folyamatos.

Már az első évben

A kelenföldiek ekkor még nem tudhatták, ami nem sokkal később nyilvánvaló lett: az 1981-es munkájuk alapján kiérdemelték a Kiváló Üzemfőnökség címet. Az, hogy rögtön az első év eredményei meghozták számukra e nem csekély elismerést, biztatástlökést jelentett a továbbiakhoz. *Beigazolódott, hogy 12 hónap alatt is jól meg lehet szervezni egy 11 állomásból és 1 műszaki kocsiszolgálati főnökségből álló üzemfőnökséget.* Még akkor is, ha éppen olyan időket élnek, amikor nem elég csupán a forgalomra összpontosítani a figyelmet, amikor a MÁV egyik nagyobb — ha nem is a legnagyobb — rekonstrukciójának színtere e körzet. S mert minden elismerés kedvteremtő, a kiváló cím elnyerése jó indítást-alapot adott az 1982-es feladatokhoz.

Az elmúlt esztendőről — amelynek tervei feszítettebbek voltak, mint az előző év teljesítményei —, s az idei tennivalókról *Pásztor Imre* mérnök-tanácsossal, a kelenföldiek üzemviteli üzemfőnök-helyettesével beszélgetünk. Egyike az ottani alapítóknak. A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum elvégzését követően különféle felelős beosztásokban dolgozott; 1970—1981 között a budapesti igazgatóság munkatársa volt — hét éven át forgalmi vonalbiztos. E munkakörben az összes állomás gondjátörömét megismerhette.

— Ha feszített volt is a Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség 1982-es terve, a kibúvók, az előírások bírálata helyett a teljesítés útját-módját kerestük. Ezért gyakran kellett átcsoportosítanunk a munkaerőt és a feladatokat, s nem egyszer szükség volt a rekonstrukcióval összefüggő technológiai módosításokra — mondja Pásztor Imre. — A rekonstrukció lépéseit tételesen és részleteiben ismertük: *még 1982 elején intézkedési tervet hagytunk jóvá, amely 1983 áprilisáig határozta meg a tennivalókat, így az üzemfőnökségi és az üzemviteli feladatokat is.*

Rövid lista 1982-ről: a rekonstrukció tervszerűen haladt, az ideiglenes üzembehelyezéseknek megfelelve elkészült Budapest leghosszabb, 220 méteres korszerű gyalogos-aluljárója az Etele tér és Őrmező között (nemcsak a vasúton utazók forgalmát könnyíti, hanem egy lakótelep számára is jobb közlekedési kapcsolatot teremt a belvárossal!). Ugyancsak elkészült az új üzemi épület, ahol e napokban — *március 8-án — részlegesen üzembehelyezik a leendő pályaudvar „lelkét", a Dominó '70 berendezést.* Az új vágányok továbbépültek — a majdani XV—XXV. vágány kész, s a váltók is elkészültek hozzájuk. Megépült a Kelenföld—Háros közötti új töltés, a Kelenföld—Budaörs közötti új nyomvonal (amelynek végleges üzembehelyezése még egy későbbi módosítást megkíván), a Ferencvárosi és a Déli pályaudvar felé irányuló kereszteződést szintben elválasztó süllyesztés, illetve a hídszerkezet (júniusban helyezhető üzembe)...

— Miként érintette mindez a nagyforgalmú Kelenföldi pályaudvar hétköznapjait?

— *Az állomás vágányainak száma folyamatosan csökkent, s télre a korábbi tizenhéttel szemben csupán kilenc maradt.* Igaz, részlegesen üzembehelyezhettük az új XXI—XXV. vágányokat... ám az elegyrendezés bonyolultabbá vált. A vonatok ugyanis a régi állomásra érkeznek és onnan indulnak, de rendezésre, idegen vágányon, az újakra mennek. Mindez több időt igényelt, miközben több emberünk nincs. Az adott létszámot kellett átcsoportosítanunk... Tavaly nyáron szintúgy nagy feladat volt a székesfehérvári vonal rekonstrukciója, valamint a pusztaszabolcsi vonal villamosítása. Számoltunk a személyszállító vonatok késésével, egyszersmind fokozódott a Déli pályaudvar feladata: *a korábbinál kevesebb idő maradt a vonatok újbóli összeállítására és egyebekre.* A menetrendszerűséget mindezek ellenére tartani akartuk.

Kereskedői szemlélet

— Tavaly a Déli is besorolódott a nemzetközi pályaudvaraink közé. Mit tettek azért, hogy a rangosabb-nagyobb követelménynek az állomás eleget tehessen?

— A kulturált körülményeket kínáló nemzetközi pénztárt a magunk erejéből állítottuk fel, a Volán-Tourist által bérelt egykori irodában. *Valamennyi nemzetközi vonat menetrend szerint indult el, e járatokra panasz nem volt...* amúgy a menetrend szerinti indítás a Déli, valamint a Kelenföldi pályaudvarról rajtoló belföldi vonatoknál 98,87 százalékos volt.

Az elmúlt esztendőben a vasút egész területén a korábbiaknál nagyobb rangot kapott a kereskedelmi — ha úgy tetszik: *kereskedői — szemlélet.* Ez alól a kelenföldiek sem kívánták kivonni magukat, annál is inkább, mert sokat szállíttató, fontos vállalatok vannak e körzetben. A körzeti üzemfőnökségen nagyon lényegesnek tartják a vállalati kapcsolatokat, amelyben kiemelkedő szerep jut *Budafoknak, Budafok-Hárosnak* és *Kelenföldnek.*

— Nem szólam: jó kapcsolatban állunk a vállalatokkal. Negyvenhét olyan, jelentős üzem, cég van a területünkön — köztük a Beton- és Vasbetonipari Művek, a Magyar Kábel Művek budapesti gyára, a borokat, pezsgőt exportáló HUNGAROVIN, vagy a budaörsi depó —, ahol rendszeres konzultatív kapcsolatban állunk a szállításvezetőkkel. *A kampányszerű látogatások helyett, amikor indokolt, mi megyünk hozzájuk, vagy ők keresnek fel bennünket.* E jó kapcsolatnak köszönhető, hogy mindig operatívan intézkedhetünk... Ami a számokat illeti: az üzemfőnökség 737 ezer tonna áru szállítását tervezte, az igazgatóság 830 ezer tonnát írt elő, s végül 814,5 ezer tonnát teljesítettünk. Ily módon a tervet csupán 98,7 százalékosan teljesítettük ugyan, de elszállítatlan áru — legalábbis a vasút hibájából nem maradt vissza.

A kulturált utazásért

— Váltsunk át a jelenbe. Mit tehetnek, hogy az idei valóban a személyszállítás éve legyen?

— A múlt átköt a jelenbe. Amikor 1981-ben megindult a *Sió* és a *Füred expressz,* az átlagosnál lényegesen nagyobb követelményeket támasztottunk velük szemben. Ez egyaránt vonatkozott a szerelvények műszaki állapotára, tisztaságára, a higiéniai követelményekre, s mindezek meglétét ellenőriztük is. Példát akartunk kínálni, azt szerettük volna, ha ez a két expressz nem süllyed le a többi szintjére, hanem azok emelkednének fel hozzájuk. Tavaly a Sió és a Füred átkerült a Déliből a Keleti pályaudvarra... a többi szerelvénynél pedig nem sikerült azt a színvonalat elérni. A műszaki, a technikai feltételeink csakúgy nem kedveznek ehhez, mint a létszámhelyzetünk. Ha 1982-ben valamit léptünk is előre — alkalmi munkásokat és kisiparosokat szerződtethettünk takarítani, — *még azt sem értük el, amire igény lett volna.*

— Mire van mód az idén? Javíthatjuk a menetrendszerűséget, nem kis mértékben azért, mert az 1983/84-es menetrend kialakításánál a vezérigazgatóság messzemenően figyelembe vette az üzemfőnökség javaslatait. A feltételek, a rekonstrukciók indokolták, hogy több vonatnak legyen a Déli pályaudvar helyett, Kelenföld indító, illetve a végállomása: *így csúcsidőszakban enyhül a Délire nehezedő nagy nyomás.* Javítunk az utastájékoztatáson: a központi tájékoztatókon kívül helyi többlet-tájékoztatót is készítettünk. Arra is ügyeltünk, hogy lehetőleg jó orgánumu, megfelelő beszédkészségű, magyarul tudó és a munkafegyelmet is betartó szakemberek üljenek a mikrofon elé. Két esztendeje még meglehetősen alacsony volt az utasokkal közvetlenül kapcsolatban álló vasutasok bérezése: az átlag 1800 forint körül mozgott. *Saját bértömegünk terhére, az általános iskolát végzettek legkisebb fizetését 2300, az érettségizettekét pedig 2500 forintban határoztuk meg, a szakvizsgát pedig egyszeri jutalmazással ösztönöztük.* A létszám így feltöltődött, s olyanok kerültek e területekre, akik remélhetően udvariasak és kulturáltak is maradnak.

Gondjuk persze (nemcsak kelenföldi gond, tudjuk!), hogy az utazó személyzet létszáma nem éri el sem a szükségeset, sem a tervezettet. A vonatok többsége jobbára egy vezető jegyvizsgálóval és egy jegyvizsgálóval közlekedik. Meglehet, a potyautasokat ez nem zavarja, sok utast viszont igen, hiszen ily módon nehéz informálódni: *előfordulhat — főleg nyáron —, hogy a jegyvizsgáló Kelendföldtől Székesfehérvárig nem ér a szerelvény végére.*

Az építés csapatmunka

Február utolsó napja, tavaly május óta az ötödik menetrendváltozást hozta a számukra. Erre a rekonstrukció felgyorsulása miatt volt szükség. *A korábbi helyett 10 vonat indul Kelenföldről, 13-nak pedig ott van az új végállomása.* A régi vágányokról indulnak, miközben a Déli pályaudvarról rajtolók március 9-től már az új vágányokra érkeznek. A későbbiekben átmeneti peronokat is létesítenek..., de formálódik a holnap, s az év végén a forgalom a végleges állapotot tükrözi majd.

Az üzemvitel szempontjából ebben az évben a legkritikusabb az építkezés. Májusban a Ferencváros—Kelenföld és a Kelenföld—Budaörs közötti vágányokat az új állomásra kötik, majd június 10-ig a Kelenföld—Budafok—Háros vonal forgalma is az új állomásra terelődik. Nyáron más változás nem érinti az utasforgalmat (jóllehet épül közben a személyvonatok végleges III—VI. vágánya). A szezon elmúlta, szeptember hoz majd újabb módosulásokat, hogy az esztendő végére — hőn áhított állapot! — *minden a helyére kerüljön.*

S addig? A kelenföldiek ismerik immár a receptet. Az építkezés: *csapatmunka, olyan feladat, amelyből a forgalomnak is részt kell vállalnia...*

Földes Tamás

Utaselláto-napok Budapesten és vidéken

A vállalat 280 településen
és 1095 értékesítési helyen kínálja szolgáltatásait

Dr. Sebes Miklós vezérigazgató tájékoztatja a sajtó képviselőit

Február 22-én kedden Budapest és Szolnok között, a robogó vonat étkezőkocsijában, *dr. Sebes Miklós,* az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója tartott tájékoztatót a sajtó, a rádió és a televízió képviselői részére.

Elmondotta: *az Utasellátónapok célja az, hogy az utazóközönség minél jobban megismerje a vállalat tevékenységét. A belföldi közlekedésben résztvevőknek,* Záhonytól Hegyeshalomig, a fővárosban és minden megye székhelyén, valamennyi jelentősebb MÁV-, VOLÁN-pályaudvaron és MAHART-hajóállomásokon, a városi közlekedés területén, az országos fő közlekedési utak mentén, *összesen 280 településen 1095 értékesítő helyen kínálják szolgáltatásaikat.*

A MÁV által meghirdetett személyszállítás évéhez az Utasellátó is csatlakozott és ez önmagában is koncentráltabb tevékenységre készteti a vállalatot. Ugyanakkor a Belkereskedelmi Minisztérium arra kérte az Utasellátót, hogy vállaljon nagyobb szerepet a lakossági ellátásban. Ezt teljesítve, elsősorban éttermeikben és bisztróikban, csoportos és egyéni étkezésre, a háziasszonyok munkáját megkönnyítő szabad szombati és vasárnapi étkezésre invitálják a lakosságot.

A vezérigazgató azt is elmondotta, hogy a vendéglátó, s a cukrászati egységek alacsony áron, előrendelés alapján, a kívánságoknak megfelelően is rendelkezésre állnak az eddig és ma is színvonalasnak tartott hidegtálakkal, cukrászati termékekkel. Ismertette úticsomag igénybevételének lehetőségét, melyeknek ott van különösen nagyobb jelentőségük, ahol a belföldön közlekedő vonatokon nincs bisztrókocsi.

Az áruválaszték bővítésével nemcsak az utazóközönség érdekeit kívánják szolgálni, hanem a hétközben kora reggel vagy késő este, szombat déltől vasárnap estig a lakosság érdekeit is, mivel ezekben az időszakokban a kiskereskedelmi és élelmiszerüzletek zárva vanak. Így a vásárlási szándék egy részét vállalati egységek ki tudják elégíteni.

Győrben is kitett magáért az Utasellátó

Ugyanezt a célt szolgálják az automatákkal is, ahol azonban egygre nagybb gondot jelent a külföldi gyártmányú gépek alkatrész-utánpótlása és a felelőtlen elemek rongálása.

A mozgószolgálat tevékenységéről szólva elmondotta, hogy a háló- és étkezőkocsik eddig nyolc országba közlekedtek menetrend szerint, közöttük *Görögországba és Ausztriába,* és ez év május 29-től *Olaszországba.* Igen kedveltek például az *Isztambulba* közlekedő háló- és fekvőhelyes kocsik. Ezek rendkívül méltányos áron vehetők igénybe.

Az 1983. évi üzletpolitikai célkitűzések közül a legfontosabbnak tartják a szolgáltatások színvonalának növelését, a fogyasztói érdekvédelmet, a higiéniás helyzet javítását, a meglévő eszközök jobb kihasználását. A vállalat kollektívája készen áll arra, hogy teljesítse az ez évre célul tűzött feladatokat.

Kapcsolódva a vállalati rendezvénysorozathoz, február 26-án nagyszabású bemutatóra került sor *Győrben.* Az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei területi igazgatósága a vizek városában, *a vasútállomás éttermében hidegkonyhai és cukrászipari bemutatóval egybekötött vásárt rendezett.* Mellette a három megye tájjelegű ételeit szolgálták fel. Bor-, illetőleg vermuthkóstolóra is sor került az igazgatósággal szoros gazdasági kapcsolatban álló *Ászári Aranykalász* és az *Irsai Dimitrov* termelőszövetkezetek díjnyertes termékeiből. Ugyancsak az étterem egyik részében árusították azokat a testápoló és egyéb termékeket, amelyeket a kishatármenti árucseréből biztosítottak a győri vásárlóknak.

A kedvezményes árak, a kitűzött cél, a vállalat megismertetése, bemutatása mellett a nap bevétele sem elhanyagolható. *A győri üzlet forgalma ezen a szombaton duplája volt a szokásosnál.*

Új konténer-pályaudvar Szegeden

Egyre több vállalat ismeri fel a konténeres áruszállítás előnyeit. Erre utal az a tény is, hogy a szegedi igazgatóság területén az elmúlt évtizedben *hússzorosára nőtt a konténeres áruforgalom.* Ma már évente több mint százezer tonna áru utazik konténerben, többek között az élelmiszer: a konzerv, a paprika, a levespor, a tejtermékek, a bor, továbbá a. textiláruk, a készruhák, a cipők, a villamossági cikkek, a kábel- és üvegáruk.

A korszerű áruszállítás lehetőségeinek további bővítésére *két évvel ezelőtt új konténerpályaudvar építéséhez fogtak hozzá a Szeged—Tisza pályaudvaron,* a volt kisvasútállomás helyén. Megépítését az egyre növekvő forgalom tette szükségessé, amellyel már a régi konténerrakodó nem tudott megbirkózni. Tavaly például havonta ezer darab 5 tonnás, közepes és 150 darab 20 tonnás, nagy konténert adtak fel, illetve fogadtak.

A február 10-e óta teljes üzemmel működő új konténerpályaudvar mintegy 50 millió forintos összköltséggel épült meg. Két rakodóvágánya felett 40/12,5 tonna teherbírású konténeremelő bakdarú végzi a közepes és nagy konténerek átrakását. A vágányok mellett 7500 négyzetméter betonburkolatú rakodóterületet építettek ki, amelyet korszerű térvilágítással láttak el. A volt kisvasút felvételi épületében helyezték el a kiszolgáló helyiségeket és az irodákat, ahonnan rádióösszeköttetés is teremthető a darukezelővel

Az új létesítmény üzemeltetésével az 5 tonnás konténernél évi három, a 20 tonnásoknál évi ötszázalékos folyamatos fejlődésre számítanak. *Az igazgatóság első konténerterminálja hosszú távon biztosítja az 5 és 20 tonnás konténerek kezelését, továbbá alkalmas a távlati fejlesztésekben szereplő 30 és 40 lábas konténerek rakodására is.* Az üzemeltetők remélik, hogy a megváltozott körülmények hatására tovább csökken a konténerek, és az azokat szállító teherkocsik állomási tartózkodási ideje, javul azok kihasználtsága. Természetesen ezzel együtt a közúti gépkocsik foglalkoztatása is jobbá válik.

Az új pályaudvarnak fontos szerepet szánnak a nemzetközi árufuvarozásban is. Jelenleg csak az SZPK-forgalomban adható fel áru 20 tonnás konténerekben, de a jövő terveiben a nyugati relációban való felhasználás is szerepel. Az új terminál átadása egyéb módon is segíti a vasút munkáját. A nagy teljesítményű darut — a konténerrakodás mellett — szükség esetén fel lehet használni a határállomásokon visszautasított nagy súlyú küldemények rakományigazítására és átrakására is.

Gellért József

Munkaerőhelyzet Balassagyarmatról nézve

Munkaerő helyzet. Munkaerő gondok. Gyakran halljuk mostanában. Nem véletlen, hiszen számok bizonyítják, a MÁV létszámának csökkenését. 1982-ben háromezerrel fogyatkozott meg a vasutasok létszáma. Az igazgatóságok közül Budapesten a legkritikusabb a helyzet. Ezertizenhárommal vannak kevesebben, ebből háromszázötvennyolc azoknak a száma, akik kulcsfontosságú munkakörökben *(kocsirendező, sarus, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő stb.)* dolgoztak.

Nem dúskálnak a munkaerőben

A budapesti vasútigazgatóság mindent megtesz annak érdekében, hogy az egyre fogyatkozó létszámot pótolja. Példa erre a központi munkaerő felvételi iroda működtetése, ahol a múlt évben több mint hatezer jelentkezőt jegyeztek be a naplóba. Ebből mintegy háromezerötszázan jelentkeztek munkára a vasútnál. Az, hogy ezek közül hányan maradtak, nehéz lenne kimutatni. Az eddigi tapasztalatok szerint, azokon az állomásokon, ahol jó a munkahelyi légkör, gyökeret vernek az újfelvételesek.

Ma már Balassagyarmaton sem dúskálnak a munkaerőben. Ám ennek dacára mindent megtesznek azért, hogy az ott dolgozók ne csak maradjanak, de ha lehet családtagjaikat, ismerőseiket, barátaikat is hívják a vasúthoz.

— *Ami a munkahelyi elhelyezkedési lehetőségeket illeti, már mi is a „nehezebb vidék" kategóriába tartozunk* — mondja *Somogyvári Lajos*, a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség vezetője —. Több jól fizető mezőgazdasági nagyüzem van a környéken. Ezen kívül üzemel itt vágóhíd, bútorgyár, kábelüzem, több textilüzem. Városunkban tehát adódik munkalehetőség bőven. Ezekben az újonnan létesült üzemekben magától értetődően korszerű, kényelmes szociális ellátást biztosítanak az ott dolgozóknak. Éppen ezért mi is szentírásnak tartjuk, hogy mosdóink, fürdőink, öltözőink mindig rendben legyenek.

— És az egyéb szociális juttatások?

— Hivalkodás nélkül állíthatom, hogy nagyon jó kapcsolatot tartunk fenn a város vezető apparátusával. Jómagam tagja vagyok a városi pártbizottságnak. Nem is tagadom, hogy kihasználom a jó értelemben vett „szociális" összeköttetéseket. *Évente nyolc lakást kapunk a tanácstól. Jó a kapcsolatunk a gyermekintézményekkel is, amelynek eredményeként minden vasutasgyereknek jut hely az óvodákban.*

— Az iskolákban minden nyáron foglalkoztatunk gyerekeket idénymunkára. Ezeket a tanulókat nemcsak dolgoztatjuk, hanem kirándulásra is elvisszük. Természetesen azt is megkérdezzük tőlük, hogy az iskola befejezése után kinek van kedve a vasútra jönni? A többi között így került hozzánk *Borda János* is, aki ma a győri főiskolán tanul.

— A munkaerő megtartása érdekében milyen módszereket alkalmaznak?

— A sok közül egyet említenék. *Füle Sándorné* számviteli vezetőnek két apró gyereke van. Ezek miatt mindennap csak késve tudna jönni munkahelyére. Engedélyeztük, hogy egy órával később kezdheti a munkát, természetesen ugyan ennyivel később is fejezi be.

— *A tanulást vállalóknak is igyekszünk minden tőlünk telhető segítséget megadni* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Hollós Péterné* személyzeti vezető —. Eddig több fiatallal kötöttünk tanulmányi szerződést. Ezenkívül most létesítünk egy kihelyezett általános iskolát, amelyet harminc fővel akarunk beindítani. Most folynak a tanárokkal az ezzel kapcsolatos tárgyalások. Az alapgondolatot erre az adta, hogy az elmúlt hetekben felvettünk tizennyolc kocsitakarítót, akik közül egynek sincs meg a nyolc általánosa.

A leendő kihelyezett iskola egyik tanulójelöltje *Lakatos Jánosné*, aki csak három osztályt végzett. A fiatalasszony még alig túl a harmincon, nyolc gyerek édesanyja, akik közül a legfiatalabb három, a legidősebb pedig tizenhat éves.

— Ilyen leterheltség mellett gondolja, hogy fog menni a tanulás?

— *Biztos nem lesz könnyű* — válaszol — *de mivel az uram is itt dolgozik és ő is beiratkozott, ketten majd elboldogulunk valahogy.*

— Mi késztette önöket erre a lépésre?

— Elsősorban a gyerekek. A nagyobbak iskolába járnak, és bizony sokszor jönek, hogy ezt vagy azt a leckét nem értik. Mivel nem tudunk segíteni nekik, néha bizony szégyelljük magunkat . . .

Méltányolják az erőfeszítést

— *Véleményünk szerint a tanulásért való áldozathozatal elősegítheti a munkaerő megtartását* — veszi vissza a szót Hollós Péterné —. Ezek a vállalkozások egyik-másik embernél kockázatosak. Egyesek ugyanis meggondolatlanul iratkoznak be a különböző iskolákba, tanfolyamokra, s az első nehézség után abbahagyják. Akik viszont elvégzik, azok becsületből is maradnak, mert méltányolják azt az erőfeszítést, amelyet a munkahely tett értük . . .

— A hiányzó munkaerő pótlására kapnak-e külső segítséget? — Kérdezem Somogyvári Lajostól.

— A budapesti igazgatóság központi munkaerő felvételi irodájának munkatársai olykor ellátogatnak ide. Többnyire plakátokat hoznak, s felkeresik a tanács illetékes osztályát. Egyéb segítséget nem nagyon kapunk.

Az állomáson, a szolgálatot teljesítő vasutasok közül *Bagdal Mihály* tolatásvezetőt szólítottam meg:

— Hogy érzi magát a munkahelyén?

— *Az idén húsz éve lesz, hogy elkezdtem a vasutat, itt és ebben a beosztásban* — mondja —. *Az eltöltött idő azt hiszem magáért beszél. Annak idején a bátyám tanácsára jöttem ide.* Azóta már számos helyen adódott volna munkaalkalom, de én nem éltem vele, mert itt jó családias hangulat uralkodik: *a vezetők közvetlenek, megértőek.* Meg lehet beszélni velük a munkahelyi és a magánéleti problémákat egyaránt. Ennek a jó viszonynak természetesen az a feltétele, hogy a ránk bízott feladatokat mindig pontosan kell ellátni.

A munkatársakkal is toboroztatnak

Figura József kocsirendező-váltókezelő alig több húsz évesnél.

— *Tavalyelőtt léptem be a MÁV-hoz* — mondja —. *Az itt dolgozó barátaim ajánlották.* Akkor még nem tudtam, mi is az a vasút. Azóta két szakvizsgát tettem le, de nem akarok ezen a szinten megállni, forgalmi szolgálattevő szeretnék lenni . . .

— A munkaerő szerzési módszereink közé tartozik, hogy a munkatársakkal is toboroztatunk — magyarázza Gáspár István üzemfőnök-helyettes —. A mi KISZ-eseink is eljárnak szórakozni, ahol baráti beszélgetés közben megemlítik az itteni munkalehetőségeket. Számos olyan vasutas dolgozik főnökségünkön, akik rokoni vagy baráti kapcsolatok révén kerültek ide.

— Milyen kilátásaik vannak a jövőre nézve?

— Lényegében ugyanaz, mint eddig. *A meglevő munkaerőt igyekszünk megtartani.*

Séra Sándor

Téli nagyjavítás után

Kivonultak a pályaépítő gépláncok

LÁTOGATÁS A JÁSZKISÉRI ÉPÍTŐGÉPJAVÍTÓ ÜZEMBEN

A MÁV jászkiséri építőgépjavító üzemében befejeződött a gépláncok téli nagyjavítása, karbantartása. Február végén már elhagyták az üzemet az első pályaépítő gépek, és március 10-ig valamennyi elkezdi a munkát a MÁV vonalain. Látogatásom napján (február 22-én) még foglaltak ugyan a nagyjavító csarnok vágányai, de a szerelők garantálják, hogy határidőre üzemképesek lesznek a méregdrága gépek.

Teljesítették a tervet

Hajnal Géza termelési főmérnökkel sétálunk a szétszerelt gépek között. A laikus nehezen képzeli el, hogy például az aláverő gépek 370 lóerős motorjai és egyéb alkatrészei néhány nap múlva a helyükre kerülnek és festés után elhagyják az üzemet. Ilyenkor télen a 240 gépkezelő is a műhelyekben serénykedik, de már várják a tavaszt, a pályaépítések és -fenntartási munkák kezdetét.

— Március 2-án a mi gépláncunk is indul — mondja *Tóth János* géplánc vezető. — *Debrecenből Szolnok felé haladunk majd a vágányszabályozással.* Reméljük, az időjárás nem hátráltatja a munkát. A szereléssel végeztünk, már csak a festés van hátra.

— *Egy korszerű Plasser aláverőgép 25—30 millió forintba kerül* — jegyzi meg *Hajnal Géza.* — *Mi több száz ilyen nagygépet üzemeltetünk, és az importalkatrész korlátozás ellenére tavaly valamennyi üzemkész volt.* Ez többek között saját alkatrészgyártásunknak köszönhető. Már épül az új alkatrészgyártó csarnok, amely remélhetően enyhíti majd gondjainkat. Az elmúlt esztendő sikeres volt, teljesítettük a terveket, annak ellenére, hogy 36 gépkezelő hiányzik.

Tavaly majdnem 4300 kilométer vágányt tartottak karban, szabályoztak a gépekkel. Az idei terv 500 kilométerrel több. *Bánszegi György* főkönyvelő még néhány fontosabb adatot említ.

— Az építési vágányszabályozási teljesítményünk 1238 kilométer volt. A MÁV részére összesen 6529 kilométer vágányt szabályoztunk. Az idegen felek megrendelésére 179 kilométer iparvágányt tartottunk karban. Említést érdemel még a 6399 csoport kitérő szabályozása, amelyből 570 csoportot idegen felek kérésére szabályoztunk. *Az összes bevételünk hetven százaléka* — 205 millió forint — *az üzemeltetésből származik.* Az elmúlt esztendőben sikerült csökkenteni az anyag- és fenntartási költségeket. *A tervezettnél 13 millió forinttal kevesebb anyagot használtunk fel.* Ezenkívül 9400 liter gázolajat és 3000 liter benzint takarítottunk meg.

Brigádok panasza

Az üzem vezetői nagy gondot fordítanak a szakember-utánpótlásra is. Tavaly vasútépítő gépész szakközépiskola kezdte meg működését Jászapátiban. Az itt végzett fiatalok különbözeti vizsga után gépkezelők lehetnek. Az elkövetkezendő években remélhetően nem lesz majd gépkezelőhiány. *Jászkisér környékén harmincezer ember él. Az üzembe 36 községből járnak dolgozni.* A környéken kevés szakmunkásképző intézet van. Az építőgépjavítóban évente száz ipari tanuló sajátíthatja el egy-egy szakma tudnivalóit. Már építik azonban az új, ezer négyzetméteres oktatóbázist, amely a tervek szerint jövőre készül el és 150 tanuló elméleti-gyakorlati képzését teszi lehetővé.

Az üzem 4-es fődarabjavító csarnokának irodájában találkozom *Rideg Istvánné* munkaverseny-felelőssel, aki a tegnap tartott brigádvezetői tanácskozás tapasztalatairól beszél *Varga József* főbizalmival és *Köntés Sámuel* főművezetővel.

— Üzemünkben hatvan szocialista brigád dolgozik 728 taggal — magyarázza *Rideg né.*

— Sajnos mi is érezzük, hogy mennyire elavultak már a munkaverseny feltételei, *korszerűtlen az ösztönzési rendszer. Mi „nem festjük magunkat!"* A brigádok ellenőrizhető, konkrét vállalásokat tesznek, de hiába teljesítik azokat, jutalmazásukra nincs elég pénz. Az idén 134 600 forintot kaptunk a különféle brigádfokozatokkal járó jutalmakra. A bérhez nem nyúlhatunk, ebből kell tehát gazdálkodnunk. Hiába teljesítették többen az arany, ezüst, vagy bronz fokozattal járó vállalást — a pénz hiányában a verseny irányítói nem adhatják át a megérdemelt kitüntetést.

„Jók vagytok fiúk . . ."

— *Én szerződésszegőnek érzem magam* — szól közbe *Köntés Sámuel* —, mert amikor, mint gazdasági vezető, a brigádok tételes vállalását aláírásommal hitelesítettem, egyben köteleztem magam arra is, hogy — a vállalás teljesítése esetén — biztosítom az elért fokozattal járó jutalmat. Egy év múlva azonban kiderül, hogy a hatvan brigádból hiába teljesítette például húsz az arannyal járó követelményeket, nem adhatunk ki csak tizet, mert nincs több pénz. Az elkeseredett brigádoknak aztán nekünk kell megmondani, hogy *„jók vagytok fiúk, remekül dolgoztatok, de hiába, nem kaphattok aranyat, mert a pénzt központilag, fejkóta szerint kapjuk." Kínos helyzetben vannak emiatt az értékelő bizottságok.*

— A brigádok pályázatai alapján valamilyen forrásból már az év elején biztosítani kellene a pénzt a különböző fokozatokra — mondja elképzelését *Varga József* főbizalmi.

— Akkor nem érné csalódás a brigádokat, hiszen a teljesített vállalás alapján oda lehetne ítélni a megpályázott címet. Reméljük, hogy a MÁV szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán születik majd megoldás, javaslat ebben a sokakat érintő témában.

K. S.

Kishonti Tivadar gépikovács munka közben
(Bognár György felvételei)

A nagymama büszkesége

Amikor az idős asszony a fülkébe lépett, már csak az ajtó mellett volt egy szabad hely. Oda se pillantott, hanem jó hangos köszönés után az ablaknál ülő fiatalemberre szegezte mosolygós tekintetét, s így szólt:

— Ugye nem haragszik meg rám kedves fiatalember, ha megkérem, hogy cseréljünk helyet?

A fiatalember arca egy pillanatra bosszúsnak tűnt, valamit mondani is akart, de a néni folytatta:

— Nem gyerekes kívánság ez lelkem, mert amúgy nekem teljesen mindegy, hogy hol ülök a vonaton, de a második nagy állomáson, ahol megáll ez a gyors, szeretném az unokámat köszönteni.

A fiatalember mondhatta volna, hogy ezért — ha úgyis mindegy a néninek, hogy hol ül —, nem muszály helyet cserélni, mert ha odaérnek ahhoz a bizonyos második nagy állomáshoz, idejöhet az ablakhoz, és köszöntheti az unokáját. De nem mondta. Udvariasan felállt és átadta ablak melletti helyét a néninek.

Ezzel a dolog elintéződött, az útitársak kissé felborzolódott kedélye is lecsillapult, hanem a néni, ahogy elhelyezkedett, újra elkezdte, s most már a szemben ülő idősebb férfinek magyarázta:

— Mert tetszik tudni, azon az állomáson forgalmista az én kis tündér unokám. Elsején lesz egy hónapja, hogy kinevezték. Egy ilyen nagy állomásra. De nem féltem, mert ügyes, okos kislány. Színtiszta kitűnő volt a lelkem az első osztálytól végig. Van nekem három fiúunokám is, de azok nagy csibészek. Egyik sem akart tovább tanulni. Az egyik traktoros a faluban, ahol lakunk, a másik gépkocsivezető a Volánnál, a harmadik az festő, szintén a MÁV-nál van, a járműjavítóban.

— No de nénikém — szólt közbe az idősebb férfi — hiszen azoknak is tanulni kellett a mesterségüket.

— Jól van no, lelkem. Hát persze, hogy tanulták, de nem felsőbb iskolában, mint Sárikám. Mert tetszik tudni, ez a kis tündérem nemcsak a forgalmi szolgálattevéshez ért ám . . .

— Nagy dolog — kezdett el évődni az elfogult nagymamával egy fiatalasszony —, fogja a palacsintasütőt, magasba emeli, és indul a vonat.

— Az ám — fészkelődik a mama, mint a kotlós, akinek a csibéit kánya riasztja — látott már maga egy olyan irodát, ahol a forgalmista dolgozik?

— Nagy dolog . . . — megint a fiatalasszony, s már a többi utas is mosolyog, mert nyilvánvaló, hogy csak kedves ugratásról van szó, de a mama lelkesen magyarázza:

— Ott az a sok telefon. Egyik jobban csörög, mint a másik. Azon az irányítóasztalon meg csak úgy villóznak a kis lámpácskák . . .

— Micsodák? — adja a csodálkozást a fiatalasszony.

— No ugye — mosolyog magabiztosan a nagymama —, hogy még sohase látott ilyet. Bonyolult dolog az lelkem. Nagyon oda kell rá figyelni. Meg ott vannak a naplók. Egyikbe ezt írr, a másikba azt . . . A vonatok meg jönnek, mennek . . . ez egyiket fogadni kell, a másikat indítani . . . Jaj! Már talán itt is vagyunk — nézeget ki az ablakon a nagymama, de a szemben ülő férfi megnyugtatja, hogy ez még csak az első nagyállomás. No, a következő nagyállomásig is tud miről mesélni a nagymama, s amikor újra lassít a vonat, és megáll, az egész fülke minden utasa a lehúzott ablakhoz kíváncsiskodik.

Milyen lehet az a kis tündér, a nagyállomás újdonsült forgalmistája?

A kis tündér néhány kocsival előbb állt, és nem volt túlságosan elfogult a nagymama, mert a fülke utasai megállapították, hogy csakugyan helyre kis teremtés. Az egyenruha úgy feszült rajta, mintha ráöntötték volna. A piros kerek sapka alól meg úgy habzanak ki a szőke hajtincsek, mintha valami prém gallérozná a kabát hajtókáját.

— Sárika! Sárika! — kiabál a néni — itt vagyok, galambocskám.

De a galambocskám, a csinos kis forgalmista lány most a kalauzokra figyel, adják-e a jelzést, aztán a vonat eleje felé tekint, emeli a tárcsáját, s már indul is a szerelvény.

— Sárikám! Tündérkém! — kiabál megint a néni, s az unoka most már észreveszi a lelkesen integető nagymamát, és egyik kezével viszonozza a köszöntést.

— Pestre megyek az Imrusékhoz. Holnapután jövök vissza, és akkor leszállok — adja az unoka tudtára a büszke nagymama.

A gyorsvonat tovább robogott, a néni pedig elégedetten ült vissza helyére, és szakadatlan áradt belőle a szó . . .

Dávid József

A lakásjuttatás új rendszere (1.)

Szolgálati és bérlakások

A Magyar Államvasutak szervezetében a lakásügyek intézése a munkaügyi szakszolgálat keretébe tartozó szociálpolitikai tevékenység. Lakásügyekkel a szolgálati főnökség munkaügyi szakszolgálata foglalkozik, melynek — előírt módon történő előterjesztése alapján jár el a területileg illetékes vasútigazgatóság.

Mindebből következik, hogy felvilágosításért, illetőleg kérelemmel a közvetlen szolgálati főnökséghez, és ezen belül a munkaügyhöz tartozó szociális ellátási ügyintézőhöz kell fordulni. A helyben nem tisztázható kérdésekre választ a vasútigazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályaitól kell kérni, a 11-27-es (a záhonyi üzemigazgatóságnál a 31-71 (358) telefonszámon. A lakásüggyel kapcsolatos vállalati utasításokat, a vele kapcsolatos jogszabályokkal együtt, a *MÁV Értesítő* 1982. évi 51. (lakásgazdálkodás) és az 1983. évi 3. (munkáltatói támogatás) számában találjuk meg.

Ki jogosult szolgálati lakásra?

A vállalati szociálpolitika feladata, hogy eszközeivel is a vállalati tevékenységet, a célkitűzések megvalósítását segíse elő. Így van ez a lakásgazdálkodásban is: *a MÁV lakásgazdálkodásának célja a vasúti feladatok, a személy- és árufuvarozás ellátásának elősegítése.* Pontosabban fogalmazva: az állampolgári jogos lakásigények kielégítése az állampolgár és a tanács feladata, nem a munkáltatóké. Ezt szögezi le alapelvként a MÁV Lakásügyi utasítás is. Ugyancsak le kell szögeznünk azt is, a MÁV-nak nincs lehetősége arra, hogyha a család egy tagja államvasúti dolgozó, akkor az egész család lakásproblémájának megoldását egyedül vállaja magára.

A MÁV által kezelt lakásoknak két típusa van: *munkaköri szolgálati lakás és vállalati bérlakás.* A munkaköri szolgálati lakás az üzemi területen (üzem, hivatal, intézmény, „kisajátítási határ" területén) belül van, juttatásukra, bérletükre nagyon szigorú szabályok vonatkoznak. Így például *szolgálati lakásra csak tételesen meghatározott munkakört betöltő MÁV-alkalmazott jogosult* és megszűnik a lakásbérlet a munkaviszony fennállta alatt is, ha a dolgozó szolgálati lakásra nem jogosító munkakörbe kerül. A vállalati bérlakás, üzemi érdekből, minden tényleges államvasúti dolgozónak juttatható, ha a MÁV Lakásügyi utasításban meghatározott feltételeknek megfelel és a lakásbérlet is csak a munkaviszonnyal együtt szűnik meg.

Fontos tudnivaló. Az 1971. július 1. előtt juttatott, most vállalati bérlakásnak minősülő lakás bérleti jogviszonyának tartamára és megszüntére a szolgálati lakásokra vonatkozó szabályait kell alkalmazni. A másik tudnivaló: akinek a munkaviszonya a MÁV által történt lakásjuttatás időpontjától számított 10 éven belül bármely címen — a nyugdíjazás kivételével — megszűnik, *a lakást minden elhelyezési vagy térítési igény nélkül köteles kiürítve a MÁV-nak haladéktalanul visszaadni.*

A vállalati lakásgazdálkodásunkban két alapvető részt különböztetünk meg. Az első, mely a lakásjuttatás feltételeit, szabályait, módját és időtartamát határozza meg és a munkaviszonyon alapul. A másikba a lakásbérletre (lakáshasználatra) vonatkozó szabályok tartoznak, melyek viszont teljesen függetlenek a munkaviszonytól, és a polgári jog területével függnek össze.

Kizárólag a munkahelyen

A lakásjuttatási eljárás a lakáskérelem benyújtásával kezdődik. A MÁV Lakásügyi utasítás előírása szerint a lakáskérelmet csak az erre előírt nyomtatványon (914-076 r. sz., Lakáskérelem) *és kizárólag a szolgálati főnökségen lehet benyújtani.* A MÁV, az eredményei terhére fenntartott lakást a vállalati feladat ellátása érdekében, a feladat ellátásában közreműködő részére és a feladat ellátásában történő közreműködés időtartamára biztosítja. Miután a feladat tényleges ellátása a szolgálati főnökség keretében történik, és a dolgozót, annak munkáját és magatartását, körülményeit is ott ismerik a legjobban, ezért a MÁV Lakásügyi utasítás úgy rendelkezik, hogy bérlőt — a nála nyilvántartott lakáskérelmek benyújtói közül — kizárólag a dolgozót létszámban tartó szolgálati főnökség gazdasági és mozgalmi vezetője jogosult kiválasztani.

A kérelem benyújtásának feltételeit a MÁV Lakásügyi utasítás részletesen tartalmazza. Itt csak néhány feltételt idézünk: *nem állhat a kérelmező fegyelmi vagy büntetőjogi eljárás vagy büntetés hatálya alatt, nem állhat fenn vállalati lakásépítési kölcsöntartozása, szolgálati lakásnál arra jogosító munkakört önállóan tölt be, míg a többi lakás iránti kérelemnél érvényes (tanácsi) lakásigényléssel kell rendelkeznie.*

Itt hívjuk fel a figyelmet, hogy a lakásigényét — a tanács által meghatározott időpontban — ez évben meg kell újítani, a megújításra nem kerülő igénylés érvényét veszti.

A dolgozónak a lakáskérelmen *aláhúzással meg kell jelölnie a kért lakástípust* (csak egy jelölhető meg) és valamennyi rovatot pontosan ki kell töltenie. A kérelemben foglalt adatokat a szolgálati főnök tartozik részletesen ellenőrizni, és csak akkor vehető nyilvántartásba, ha a kérelemben a dolgozó valamennyi rovatot a valóságnak megfelelően kitöltötte, nem áll fenn vele szemben kizáró feltétel hatálya, és jogosult a kérelemben megjelölt lakástípusra.

A lakáskérelmet meg kell újítani, ha a kérelem adataiban változás következik be, *a változás időpontjától számított 30 napon belül.* Törölni kell a kérelmet a nyilvántartásból, ha a dolgozó a kérelem benyújtását követően kizáró feltétel hatálya alá, vagy adatváltozás esetében felhívás ellenére nem újítja meg a kérelmét, valamint a dolgozó bármely okból elkerül a szolgálati főnökség létszámából.

A lakásbérlő kiválasztása

Röviden a lakásjuttatási eljárás menetéről. Az üresen álló lakásra szóló kezelői jelentés beérkezése után a vasútigazgatóság vezetője dönti el a lakás felhasználásának módját: *központi feladat megoldására magánál tartja a rendelkezési jogot* (ez a kivétel) vagy dönt, hogy melyik szolgálati főnökséget jogosítja fel a bérlő kiválasztására (ez az általános).

A bérlőkijelölési felhatalmazás megérkezése után a szolgálati főnökség vezetője *kikéri a mozgalmi szervek véleményét a bérlő személyének kiválasztásához,* melynél az elsődleges szempont a főnökség feladatai ellátásának biztosítása.

A lakás bérlőjének kiválasztására a felhatalmazásban megjelölt lakástípusra kérelmet benyújtók közül kerül sor, üzemi érdekből. *Az üzemi érdeknél figyelembe kell venni a munkaerő-gazdálkodási és káderutánpótlási feladatokat is.* Törekedni kell továbbá, hogy elsődlegesen a hosszabb szolgálati idővel rendelkezők, valamint a forgalom zavartalan lebonyolítása és az üzemvitel érdekében tevékenykedők kerüljenek előtérbe.

A döntés, a bérlő kiválasztása, *a szolgálati főnök kizárólagos hatáskörébe tartozik,* és így természetesen a döntéséért kizárólagosan kell vállalnia a felelősséget is. A kizárólagos hatáskör és felelősség biztosítása érdekében szűnt meg 1981-ben a korábbi előkészítő bizottság is. Vállalati bérlakás esetében a döntés csak a szakszervezeti bizottság (a testület) egyetértésével érvényes.

Az így hozott döntést *5 napra ki kell függeszteni* a főnökség hirdetőtáblájára azzal, hogy ez alatt bárki észrevételt tehet.

Milyen esetben lehet észrevételt tenni? Ha a kijelölt dolgozó kérelmet sem nyújthatott volna be (kizáró feltétel hatálya alatt áll), továbbá ha a bérlőkiválasztási eljárásra vonatkozó szabályzatot nem tartották be (pl: vállalati bérlakás esetén nem volt meg az szb egyetértése). Szubjektív, személyeskedő észrevételt nem is lenne helyes figyelembe venni. Ugyancsak nem lehet az állampolgári lakásigénykielégítés szabályaira hivatkozó észrevétellel foglalkozni.

Vevőkiválasztásra, tanácsi bérlakás bérlőjének kiválasztására történő felhatalmazásnál a vállalati bérlakásra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni. A vevő kijelölése után, a támogatásra külön szabályok vonatkoznak, *melyet a következő számunkban ismertetünk.*

A szolgálati főnökség által kiválasztott dolgozót a vasútigazgatóság személyzeti osztálya és munkaügyi osztálya jelöli ki az adott lakás bérlőjéül. *A bérlőkijelölés vállalati bérlakásnál a munkaviszony időtartamára, szolgálati lakásnál csak az arra jogosító munkakör betöltésének időtartamára történik.*

Bérleti szerződés

A bérlőkijelölés átvételétől számított 8 napon belül kell a kezelővel a bérleti szerződést megkötni és ezt követően kerül sor a lakás tényleges átadására. A lakás átadása leltár (914-562 r. sz.) alapján, a helyszínen, jegyzőkönyvileg (918-564 r. sz.) történik.

Itt két fontos körülményre kell a figyelmet felhívni. *Az első, hogy a vállalati bérlakásba, a kijelölt bérlővel együtt költöző házastárs teljesen egyenrangú bérlőtársnak minősül, míg a szolgálati lakásnál csak közeli hozzátartozónak.* Ezért ez utóbbi esetben a házastárs nem jogosult — csak külön meghatalmazással — lakásbérlettel összefüggő ügyekben eljárni.

A másik fontos körülmény: *a lakásbérleti szerződés, a lakásleltár és a lakásátadási jegyzőkönyv kizárólagosan tanúsítja a bérlet létrejöttét, az átadott lakás és lakásberendezés mennyiségét és állapotát.* Ezeken kell rögzíteni minden észrevételt és megállapodást szóban, vagy más papíron tett észrevétel, megjegyzés nem vehető figyelembe.

A lakás átadásával kezdődik a lakbérfizetési kötelezettség. A lakbérfizetési kötelezettség a bérlőt személyesen terheli és egy havi elmaradás — ha a felszólításra 8 napon belül nem történik meg a befizetés — *alapos okot ad a lakásbérlet felmondására, mely rosszhiszemű jogcím nélküli használatot is von maga után.* E körülményre, valamint a felmerült problémákra (betegállomány vagy fizetés nélküli szabadság, a bérelszámolók leterheltsége stb.) tekintettel az új lakbér bevezetésével megszűnik a lakbérnek a munkabérből történő átutalása. Ettől az időponttól, *1983. július 1-től lakbért készpénzzel (a házfelügyelőnél) csekken vagy átutalási betétszámláról lehet fizetni.* Mi ez utóbbit ajánljuk, mert egyúttal lehetőséget biztosít a közüzemi számlák, sajtó-előfizetések, OTP-törlesztés, biztosítási díjak, adók stb. utánjárás nélküli kifizetésére. Felvilágosítást az OTP, vagy a Takarékszövetkezet helyi fiókjai nyújtanak.

Dr. Bábiczky László
(Folytatjuk)

Elkészült a központi újítási feladatterv

A MÁV gépészeti és járműfenntartási szakosztály, az iparvédelmi újítási csoportok bevonásával elkészítette a vasutasok részére a következő évekre érvényes — *energiatakarékosságra ösztönző — újítási feladattervet.*

Az idei újítási feladatterv a vasút energiatervének teljesítését hivatott segíteni. A szocialista brigádok és munkáskollektívák újításaikkal eredményesen járulhatnak hozzá a termelési és fejlesztési feladatok megoldásához, a munkakörülmények javításához, a balesetek csökkentéséhez.

A cél az, hogy minél több költségráfordítást megtakarító újítási javaslat kerüljön kidolgozásra. A feladattervi pontokba foglalt témák megoldásával, a különdíjon és a gazdasági eredménytől függő újítási díjon kívül Kiváló újító kitüntetés különböző fokozatai is elnyerhetők. A műszaki felvilágosítást adó személyek a feladattervi témák megoldásából nincsenek kizárva.

Köztudott, hogy a népgazdaság minden területén — így a vasúton is — az anyagi lehetőségektől függően korszerűsíteni kell a termelési folyamatokat, csökkenteni a nehéz fizikai munkát. Az energiatakarékosságra ösztönző feladattervet a gazdasági és társadalmi szervezetek vezetőinek javaslatai alapján állították össze. *A feladatok meghatározásán kívül kijelölték azokat a személyeket is, akik felvilágosítást, tanácsot tudnak adni a megoldáshoz.*

Gy. B.

Ötletnap a debreceni igazgatóságon

Az ötletpályázati hónap keretében február 15-én, a debreceni vasútigazgatóság üzemviteli osztályán ötletnapot rendeztek. Ennek az volt a célja, hogy felhívják a dolgozók figyelmét olyan ötletek — esetleg újítás — kidolgozására amelyek elősegítik az igazgatóság előtt álló szállítási feladatok gazdaságos lebonyolítását, az anyag- és energiatakarékosságot, a kulturáltabb utazás feltételeinek javítását. Az eredményesség érdekében „ötletnapi témák" címen összegyűjtötték és a dolgozók körében tudatosították azokat a problémákat is, amelyek az eszközökkel való hatékony gazdálkodásban és a takarékosság terén megmutatkoztak.

A gondos előkészítés után — a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottság felhívása eredményeként — az osztály dolgozói közül *sokan éltek a lehetőséggel és mintegy 87 ötletet nyújtottak be,* illetve személyesen mondták el az ötletnapon. Az eredmény minden elképzelést felülmúlt. *A bíráló bizottság 52 ötletet díjazott és összesen 15 000 forint jutalmat javasolt kifizetésre.*

Az ötletek hasznosságát bizonyítja, hogy 25 azonnal megvalósítható és 14 ötlet újításként is benyújtható volt. A részvevők valamennyien szocialista brigádtagok voltak.

A benyújtott ötletek nagy száma bizonyítja, hogy az üzemviteli osztály dolgozóit foglalkoztatják a célul tűzött feladatok feltárására és megoldására irányuló igények. *Hiszen az újításként beadható ötletek száma meghaladta az évenként átlagosan beadott újítások számát,* amelyeket az ötletnap nélkül valószínű nem vagy csak később nyújtottak volna be a dolgozók.

Hozzájárult az ötletnap sikeréhez, hogy az elfogadott ötletek díjazása már másnap megtörtént. *Egy-egy ötletet a bíráló bizottsága 200—500 forintig terjedő összegben díjazott.*

Simon Ödön

SZEGED—ODESSZA

Vasutasok baráti kapcsolata

Szeged és Odessza testvérvárosok kapcsolatát tekintették át azon az ülésen, amelyet az MSZBT Csongrád megyei munkabizottsága tartott február 10-én a vasútigazgatóság épületében. A két város között immár negyedszázada élénk, baráti kapcsolat alakult ki, amely főleg személyes látogatásokban, levélváltásokban nyilvánul meg. Jelenleg Szegedről 9 üzem és intézmény tart fenn kapcsolatot odesszai testvérüzemmel. *Ezek között található a 3500 tagot számláló szegedi vasutas MSZBT-tagcsoport is.*

A tagcsoport munkájáról, az odesszai vasútigazgatósággal kialakult kapcsolatról *Balogh József,* a vasútüzemi pártbizottság titkára adott tájékoztatást. Többek között elmondotta, hogy évente résztvesznek az orosz nyelvi versenyeken, bekapcsolódtak a Gorkij nyelviskola oktatásába, filmeket kölcsönöznek, előadásokat rendeznek. Több alkalommal láttak vendégül olyan szakmai, műszaki, tudományos témakörrel foglalkozó szovjet elvtársakat, akik a szovjet vasutak ismertetésén túlmenően a moszkvai, odesszai és más más városok lakóinak életéről munkájáról is beszámoltak. Legutóbb, az elmúlt év decemberében a megyei barátsági hét keretében *Nikolaj Markovics Kravcsenkó,* az odesszai vasúti aligazgatóság igazgatójának vezetésével érkezett küldöttséget fogadták és látták vendégül. A tagcsoport tagjainak is lehetővé tették a személyes élmények, tapasztalatok szerzését. *30 tagú csoportjuk Leningrád, Tallin, Riga útvonalon ismerkedett a Szovjetunióval,* több esetben aktívistáik a megyei pártbizottság által szervezett utakon vettek részt.

A kapcsolatok közül kiemelkedik az odesszai vasútigazgatóság dolgozóival négy éve kialakított baráti viszony. Levelezések, fotók cseréje, személyes látogatások, tapasztalatcserék fémjelzik a testvéri kapcsolatot. A szakmai tapasztalatcsere szép példája volt többek között, hogy a BAM egyik tervezője *Igor Turbin* tartott előadást Szegeden. Törekvésük eredményeként Szeged és Odessza vasúti csomópontok között létrejött a *„szocialista munkaverseny együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződés".*

Gellért

Adonyi hétköznapok

A legnagyobb felfordulásba érkeztem. *Adony* állomást birtokba vették a vasútvillamosítók. Már állnak a tartóoszlopok, középen idegszálként feszül a megkerülő vezeték. Megbolydult méhkas a forgalmi iroda, kilenctől vágányzár kezdődik Adony—Rácalmás között.

— *Mi már nagyon várjuk, hogy befejezzék a munkát* — tekint a felsorakozott szerelőkocsikra *Sándor János* állomásfőnök. — *Amúgyis szűk az állomás, a felsővezetékesek pedig esetenként két vágányt is elfoglalnak.* Naponta két vonatnyi kavicsot szoktunk felhozni a Duna-partról, bizony törni kell a fejünket, hová tegyük a kocsikat, amíg gép akad rájuk. És akkor még itt vannak a le- és föladások.

— *Jó dolog a vasútvillamosítás* — folytatja a főnök. — *Én azonban mégis a biztosító berendezéssel kezdtem volna.* Ha csak a helyi érdekeltségeket nézem, két sorompókezelői s két térközőrhely tartozik a felügyeletünk alá, plusz a két váltókezelői torony. Ha hármas túrt veszünk alapul, akkor is tizennyolc ember szabadul föl a korszerűsítéssel.

— Na, de a fajlagos energiafelhasználás... — vetem közbe.

— Én megértem a gazdasági nehézségeket, de egy sorompó ettől nem fog felnyílni, lecsukódni. Az idén néhányan nyugdíjba mennek pótlás meg nincs. Az a szerencsénk, hogy az emberek több pénzért szívesen vállalják a túlórákat. Megtörtént, hogy az idősebbek egy új felvételest lebeszéltek a vasútról, attól tartva, hogy az esetleges négyes túr túlságosan megapasztja a fizetést.

— Ön szerint mi az oka a vasúton csaknem már általánossá vált munkaerőhiánynak?

— Az okok eltérőek. Én a saját példánkat említeném. A község messzire esik az állomástól. A vonattal szemben az autóbuszok közvetlenebb összeköttetést tudnak teremteni az iparvidékekkel, *Dunaújvárossal, Százhalombattával.* Így ezek könnyedén érvényesítik elszívó hatásukat. Számítottunk arra, hogy a Volán nagyarányú fuvardíjemelése majd változtat a helyzeten. Nos, nem így történt.

— A vasút is ad kedvezményeket...

— Igen, de ezeknek a kedvezményeknek egy részén már túlhaladt az idő. Reformok kellenének, hogy legalább a további csökkenést meg lehessen állítani.

Tóth Zoltán

Harmincöt évi mozgalmi múlt után

Ma is éltető eleme a szakszervezeti munka

Negyvenévi vasúti szolgálat után az elmúlt év közepén ment nyugdíjba *Ördögh János,* a szegedi területi szakszervezeti bizottság politikai munkatársa. Nyugdíjba ment, de nem szakadt meg kapcsolata a vasúttal, a szakszervezeti munkával. Ma is fiatalos hévvel dolgozik a volt munkahelyén, intézi a dolgozók üdültetését.

Ördögh János 1942-ben került a vasúthoz. Szeged állomáson kezdte a szolgálatot órabéres átlányosként, mint forgalmi gyakornok. Az önállósító szakvizsgára készülve volt távírász, kocsifelíró, raktárnok, s több más munkakörben is dolgozott. A célt azonban nem tudta elérni, az önállósító vizsga előtt behívták katonának. A háború végén, hadifogságból hazatérve ismét az állomáson, a segédhivatalban dolgozott.

A szakszervezeti mozgalommal 1946-ban jegyezte el magát. Előbb bizalmi, majd 1948-tól az első üzemi bizottság tagja, termelésfelelős. *Egy évvel később átkerült a területi titkárságra, ahol szociálpolitikai felelős, majd 1950-től Szeged állomás függetlenített szb-titkára.*

— Az ötvenes években a szakszervezeti munkában nagy szerepet kapott a kulturális tevékenység — emlékezik vissza. — Állomásunk akkor bázisa volt a kultúrháznak. *Megalakítottuk a fúvószenekart, a színjátszó- és tánccsoportot. Műsoros rendezvényeket tartottunk, kirándulásokat szerveztünk.*

1954—55-ben már mint függetlenített kultúrfelelős dolgozott, majd 1960-ig a vasutas művelődési ház igazgatója. Ezt követően körzeti könyvtáros. 1977-től a területi bizottságon üdültetési felelős volt.

Ördögh János élete, a mozgalomban eltöltött 35 év alatt összeforrott a szakszervezettel. Szerette ezt a munkát, amely a nehézségek ellenére sok örömet okozott és okoz ma is számára.

G. J.

A szerkesztőség postájából

Cikkeink nyomán

Nem üresek a szolgálati lakások

Lapunk 2. számában *„Üres szolgálati lakások"* címmel glossza jelent meg, amelyre *dr. Kurucsai László*, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője válaszolt.

„A ckkben foglaltakat kivizsgáltattam és a következőket állapítottam meg. *Csik Béla*, Selyp állomás forgalmi üzemegység vezetője nyugdíjazása után sokat volt távol lakásától, más községben, a fiánál tartózkodott. A cikkel ellentétben azonban nem költözött el a lakásból, nem számolta fel lakáshasználatát. Ezért kerülhetett sor térítési díjban történő megállapodásra.

Nem felel azonban meg az sem a valóságnak, hogy *Csik Béla* nem tudott a térítési díjban megállapodni a vasútigazgatósággal, és per útján nyerte meg az őt megillető térítést. Amikor a vasútigazgatóság tudomást szerzett arról, hogy *Csik Béla* sokat tartózkodik másutt, kérték, hogy térítési díj ellenében adja le a lakást. 1982. március 16-án létrejött a megállapodás a térítési díj összegében, amelyet április 19-én át is utaltak részére. *A 120 négyzetméteres lakás azóta azért állt üresen, mert két lakássá alakítják.* A munkálatok az első félévben fejeződnek be.

Az *Apc-Zagyvaszántó* állomáson levő lakás sem áll fél éve üresen. Korábbi bérlője elköltözése után kijavította a hibákat, elvégeztette a tisztasági festést és 1982. december 13-án (egy hónapon belül) már ki is utalták a forgalmi üzemegységvezető helyettesnek, aki január 7-én, a lakásbérleti szerződés megkötése és a leltári átvétel után már be is költözött.

A pásztói lakást 1981. márciusában utalta ki az akkor illetékes budapesti vasútigazgatóság. Bérlője *Szikói József* váltókezelő azóta is a lakásban lakik."

Megmentik a gőzöst...

Lapunk január 24. számában *„Mentsük meg, amíg nem késő"* címmel *Kiss László*, veszprémi olvasónk levelét közöltük, amelyben azt javasolta, hogy az állomásukon félreállított 375-ös pályaszámú mozdonyt érdemes lenne megmenteni az utókornak. A javaslatra *Babarczy Árpád*, a csomópont pártvezetőségének titkára válaszolt.

„1980-ban a veszprémi városi pártbizottság és a városi tanács azzal a kéréssel fordult hozzánk, hogy a Balatonfüred és Győr között — a Bakony hegységen át — több évtizedig közlekedett, de már üzemen kívül helyezett gőzmozdonyokból egyet állítsunk ki a város valamelyik pontján. A múlt év végén született döntés arról, hogy a gőzöst Veszprém állomás előtti téren, előre elkészített felépítményre helyezve állítjuk ki.

A veszprémi csomópont szocialista brigádjai vállalták, hogy a szükséges felújítási munkákat elvégzik. A társadalmi munka értéke kb. 200 ezer forint lesz. A munkálatokat *Fekete István*, a vontatási üzemegység vezető mérnöke és *Károlyi János*, a pft. vezető mérnöke irányítja. A 375-1032-es számú gőzmozdony előreláthatóan 1983. második félévében kerül végleges helyére."

Melyik ZIL az olcsóbb?

Lapunk 2. számában *Fodor József*, kelebiai olvasónk levelét közöltük *„Takarékoskodjunk ésszerűen"* címmel. Levélírónk szóvá tette, hogy a kiskőrösi pft. főnökség állagában levő három ZIL-tehergépkocsit benzintakarékosság miatt le kellett állítani, és helyettük a Volántól kellett gépkocsit bérelni. Számunkra az volt a meglepő, hogy a bérelt kocsik is ZIL-ek. Ezért kérdezte, hogy *hol van itt az ésszerű takarékosság?*

A kérdésre a szegedi igazgatóság gépjármű ügyintézője, *Dorka György* válaszolt, pontosabban (csípős megjegyzésekkel fűszerezve) oktatta ki a levélírót és a szerkesztőséget. Sajnos okosabbak nemigen lettünk tőle.

„A ZIL tehergépkocsik — írja válaszában — futásteljesítményének 20 százalékos csökkentését a MÁV Vezérigazgatóság energiatakarékossági szempontból rendelte el. E 101.037/1982-es számú rendelet fuvarozásszervezési intézkedésekkel általában betartható volt. Azokon a szolgálati helyeken azonban, amelyeken a futásteljesítmények csökkentésére nem tettek megfelelő intézkedést — le kellett állítani a gépkocsikat, illetve csak a nagyon fontos munkák elvégzésére használhatták azokat."

A magyarázat eddigi része világos. Nyilván a kiskőrösi pft. nem tett meg mindent annak érdekében, hogy a tehergépkocsik futását 20 százalékkal csökkentse, ezért le kellett azokat állítani. Helyettük — mert nyilván szükség volt gépkocsira — a Volántól béreltek járművet. A Volán — rá bizonyára más energiatakarékossági szempontok vonatkoznak — ZIL-típusú kocsikat küldött. *Dorka György* ezt a következőkkel magyarázza:

„A Volántól bérelt gépkocsik egyébként olyan munkákhoz kellettek, amelyekhez a rendelkezésre álló gépkocsiállomány kevés, vagy nem megfelelő. Például billenős gépkocsi. Népgazdasági szinten gondolkodva a levél írójának tudnia illenék (vagy legalábbis sejtenie), hogy más kerete van a MÁV-nak közúti fuvarozásra, és más a Volánnak!"

Szánjuk-bánjuk bűneinket, de ez a kerethistória nekünk sem világos. Legfeljebb csak kapisgáljuk, hogy a válaszadó ezzel a kioktató mondattal azt akarta tudomásunkra hozni, hogy a bérelt kocsi még mindig olcsóbb, mint a saját. De olvassuk tovább a levelet:

„Végezetül a Volán *felé* nem köthetjük ki, hogy a megrendelt fuvart milyen gépjárműtípussal végzi el. A saját gazdaságos üzemeltetéséért maga felelős. Ahogy a közmondás is javasolja: mindenki söpörjön a maga portáján!"

Ejha! Ez csattanós válasz volt.

Munkásmozgalmi baráti kört alakítottak Debrecenben

A Vasutasok Szakszervezete debreceni nyugdíjas bizottságának több mint 3000 tagja van. A napokban elhatározták, hogy nyugdíjas vasutasokból *munkásmozgalmi baráti kört alakítanak.* Az a szándék vezérelte őket, hogy a munkás és szakszervezeti mozgalom régi harcosait, veteránokat, a szocializmus építésében érdemeket szerzett vasutasokat a baráti körbe bevonják. A felszabadulás előtti s utáni idők tevékenységét feldolgozzák, hagyomány szobát alakítsanak és mindezeket a nevelés szolgálatába állítsák, a következő generációk számára megőrízzék.

A munkásőrségből leszerelt, tartalék állományba került, vagy ma is tényleges szolgálatot teljesítő *vasutas munkásőrök védnökséget vállaltak a baráti kör működése felett.*

Dévényi Gyula
Debrecen

Köszönet a gyógyító munkáért

Csaknem tíz éve, 1974 óta mozgásszervi betegségben szenvedek. A MÁV Kórház Szántó Béla utcai részlegében kezeltek, illetve állapították meg pontos betegségemet. Ott javasolták évenkénti szanatóriumi ellátásomat.

Az 1976. augusztus 20-án átadott új hévizi MÁV Szanatóriumba azóta már ötször visszatértem 4-6 hetes kezelésre. A szanatórium áldozatos munkát végző igazgató főorvosának, *dr. Stark Ferencnek* és kezelő orvosomnak, *dr. Szelezsák Flóra* osztályos orvosnak, továbbá az ott dolgozó személyzetnek köszönhetem, hogy betegségem súlyosbodását megakadályozták.

Legutóbb a múlt évben november 4-től december 5-ig voltam Hévízen. A minden igényt kielégítő ellátás, a rendszeres kezelések, s a fürdő ezúttal is segítette gyógyulásomat. A kezelés után közérzetem, egészségem sokat javult, segítsége nélkül talán munkámat sem tudnám ellátni. Ezért köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik hozzájárultak gyógyulásomhoz.

Szekeres László
Budapest

Előzékeny, udvarias jegyvizsgáló

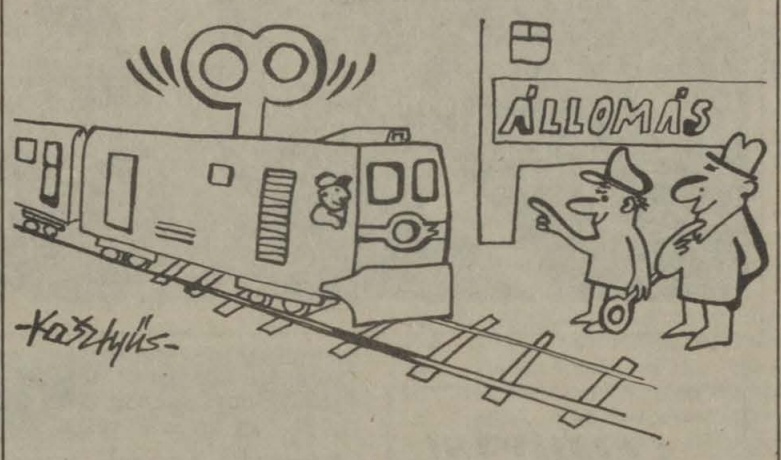
Mindig bosszant, ha mi állampolgárok *„csak a negatívumok"* ügyében írunk a különböző fórumokhoz. Igaz, időnként pozitív véleményüket is megírják az emberek de ez a kevesebb. A *Népszabadság* 1983. január 6-i *Szót kér az olvasó rovatban* a közlekedésről írják cím alatt, négy írás jelent meg, valamennyi „negatív" ügyben íródott.

Én itt pozitív és negatív példákról számolok be. A múlt év december 18-án a 4632. sz. vonattal utaztam *Kunszentmiklós—Tass—Dunapataj* közötti vonalon majd december 26-án a 4627 sz. vonaton Solt —Kunszentmiklós között. Mindkét esetben ugyanaz a fiatal jegyvizsgáló kezelte jegyeinket. *A nevezett pedáns öltözete és az elvárható vagy megszokott udvarisságot messze meghaladó előzékenysége az utasokkal, mindenkinek feltűnt.* Valamennyi utasnak külön-külön megköszönte a jegy átadását, s további jó utat kívánt. A le- és felszállóknak nemükre és korukra való tekintet nélkül segített.

Megemlítem, hogy mindkét esetben polgári ruhában utaztam, tehát nem az egyenruhámnak „járt ki" a feltűnő és még elég szokatlan udvariasság.

De, hogy a „negatívumról" se feledkezzek meg: december 18-án a Kecskemétről induló 7147. sz. vonaton a teljes menetidő alatt *a nyári kánikulát megszégyenítő pazarló fűtés volt*, azt minden akkor utazó tanúsíthatja. Ugyancsak bőkezűen bántak a fűtéssel a január 2-án Miskolcról Szegedre közlekedő 2702. sz. gyorsvonaton is.

Mező István alez.
Kecskemét, Fürst S. u. 2.



— Látod azt a mozdonyt? Olyan áramszedője van, amelylyel sok energiát lehet megtakarítani
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A nyugállományba vonuláshoz lelki előkészítésre is szükség van

Néha úgy adódnak az élet találkozásai, hogy különös helyzetek alakulnak ki körülöttünk. Magam is így találkoztam „ifjú nyugdíjasként" a nyugdíjas korral. Vannak akiket az infarktus, másokat az érszűkület szorító görcse hívott el idő előtt az íróasztal közelből. S akik becsülettel helytálltak egészen nyugdíjazásukig, azok egyrésze is végleg elköszönt a munkahelytől.

Igen, elbúcsúztunk egymástól valamennyien, aszerint, hogy milyen volt addig közöttünk a kapcsolat, munkatársi megbecsülés és szeretet. De bármilyen volt is a búcsúztató, éreztem, tapasztaltam, hogy valami bántotta a szíveket.

Ezt csak az érzi és érti, aki benne élt és érintett. Mert nincs az a csodálatos távlat, alkotói terv, szándék, vagy bármilyen, most még újdonságnak számító és érzendő elfoglaltság, ami pótolni tudná az aktív életet, a nyugdíj előtti kort, a státuszt, ami a munkakönyvbe van beírva és nem tartozik hozzá nyugdíjszelvény.

Alapvető emberi tulajdonság a változás, a mozgás, az új megismerésének vágya. Ugyanakkor azonban él a vágy a helybenmaradás, az állandóság iránt is. Sokan vannak, akik 30-40 évet töltenek el egyhelyben. *Úgy gondolom, hogy aki a vasútnál töltötte el életének csaknem a felét, az nemcsak a vasúthoz, hanem a munkához is hű maradt.*

Valljuk be, nehéz nap az, amelyen valaki nyugdíjassá válik. A nyugállományba menéshez *„lelki előkészítésre"* is szükségük van azoknak, akik a korhatár elérése előtt vagy után maguk választották ezt a „sorsot", bár munkahelyükön még marasztalták őket. De más az, amikor az ember elhatározza magát élete aktív korszakának lezárására és ismét más, amikor az a bizonyos nap elérkezik. Az a néhány búcsúztató szó vagy jobb esetben az átnyújtásra kerülő ajándék a munkatársak iránti felelősséget nem merítheti ki. *Tettekkel kell meggyőzni őket arról, hogy a munkakönyv átvétele nem jelenti vagy jelentheti a munkahellyel való teljes szakítást.*

A dolgos és eredményes pálya után mindenkinek jól esik, ha legalább egy évben egyszer meghívás érkezik onnan, ahol évtizedeket eltöltöttünk becsületben és tisztességes munkával. Mindig gondoljanak erre azok a vezetők, akik holnap vagy holnapután követnek bennünket.

Vas István
Budapest

Farsangi bál az oviban

Február 25-én jelmezes farsangi bált rendeztek Budapesten, a MÁV Benczúr utcai óvodájában. A hangulatos rendezvényen két artistaművész is fellépett, a kicsik örömére
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az információban kérdezték, az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben a szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben számos, a vasutasokat foglalkoztató közérdekű kérdés érkezett a vasutas-szakszervezetbe. Ezekre az illetékesektől kapott tájékoztatás alapján válaszolunk.

— Mi az oka, hogy a Budapest-Déli pályaudvaron levő vonatkíséreti laktanyát az eddigiektől eltérő módon vehetik igénybe az utazó szolgálatot teljesítők?

— A Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség műszaki üzemfőnök-helyettese *1982. június 1-től a kollektív szerződés 18. paragrafus 2. pontja alapján elrendelte, hogy a vonatkíséreti laktanyában a 4 órát meg nem haladó várakozási időben az utazószemélyzet részére nem lehet szobát, illetve ágyat biztosítani.* A kollektív szerződés említett pontja szerint ugyanis a szolgálati időnek számító órára fekhely nem biztosítható. A vonatkíséreti laktanya egyéb szociális helyiségei — így az étkező- és tisztálkodóhelyiségek — az utazószemélyzet bármely tagja részére korlátozás nélkül használhatók.

— Milyen lehetőség van a vállalati bérlakások lakbérének nyugdíjból történő levonására?

— A MÁV vállalati bérlakások lakbérének nyugdíjból történő levonása jelenleg is gyakorlat. Az ilyen igénnyel fellépő nyugdíjasnak a lakbér beszedése szerint illetékes lakáskezelő szervnél kell a szándékát bejelenteni és a nyugdíjból történő levonást kezdeményezni. Az említett lakáskezelő szerv az igényeket a MÁV Nyugdíjhivatal pénzügyi csoportjának megküldi, ahol gondoskodnak a lakbér levonásáról és a szükséges átutalásokról.

— Az ötnapos munkahét általánossá válásával megváltozott a gyermekgondozási segély kiszámítása a töredék hónapra. Helyes-e minden esetben a 30 napos osztó alkalmazása? Miért nem a táppénz számításánál alkalmazott gyakorlatot követik a gyesnél is?

— A gyermekgondozási segély kiszámításánál a táppénzre vonatkozó szabályokat nem lehet alkalmazni. A táppénz alapját mindig az előző évi kereset képezi, vagyis ennek nagysága változhat, a gyes pedig fix összegben került meghatározásra. A táppénzre vonatkozó szabályok alkalmazása csak bonyolultabbá, bürokratikusabbá tenné a számolást. *Az egységes 30 napos osztó alkalmazása éppen az egyszerűsítést szolgálja.* A jogosult viszont így sem jár rosszabbul, mert az egy napra járó segélyt minden napra — tehát a hét végi munkaszünetes szombatra, vasárnapra és ünnepnapra is — folyósítani kell.

— Az olyan csonkulásos üzemi baleseteknél, amikor egyértelmű lenne a rokkantosítás, miért nem lehet a dolgozót — a kollektíva táppénzes helyzetének hátrányos befolyásolása helyett — rokkantsági nyugdíjba venni?

— Az érvényes jogszabályok szerint az üzemi balesetet szenvedett dolgozó táppénzre mindaddig jogosult, amíg állapota indokolja. Tekintettel arra, hogy a baleseti táppénz a munkabér 100 százaléka, méltánytalan volna arra kötelezni a sérültet, hogy az esetek többségében az alacsonyabb baleseti rokkantsági nyugdíjat vegye igénybe. Ez nem volna humánus eljárás.

A 42/1976. (XII. 18.) MT. sz. rendelet 8. paragrafusa értelmében a jogosult az öregségi, rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíj igénybevétele céljából a táppénzről lemondhat. E rendelkezés alkalmazására azonban csak akkor kerülhet sor, ha az említett nyugellátások megállapításának előfeltétele a táppénz folyósításának a befejezése és az igénylő a táppénz helyett nyugdíjának megállapítását kéri.

— Milyen változás várható a kezdő mozdonyvezetői képzésben?

— A mozdonyvezető-képzés korszerűsítését a MÁV Vezérigazgatóság a vasutas-szakszervezettel egyetértésben a közelmúltban befejezte. Ennek során, az ismétlődő információk figyelembevételével vizsgálták a mozdonyvezető tanfolyam hallgatóinak budapesti kirendelését is. Az új képzési rendszer szerint az elegyrendezői ismeretek megszerzéséhez nincs szükség a budapesti kirendelésre. A jövőben ezt az időt is a szakmai színvonal javítására lehet fordítani. A vonatkozó rendeletek módosítása 1983. január 1-től megtörtént.

— A vasúti viteldíjak 100 százalékos növelése után miért csökkentették a jegyvizsgálók, pénztárosok jutalékát?

— A tarifaemeléssel a MÁV személyszállítási bevételei — az állami dotáció megszűnése miatt — nem növekedtek, ugyanakkor az elszállított utasok száma csökkent. Az utasok számának csökkenése miatt a személypénztárosok, jegyvizsgálók munkája tehát kevesebb lett, ezért nagyobb jutalékra nem tarthatnak igényt. A jegyeladási és utánfizetési jutalék kifizetésére felhasználható bértömegrész sem növekedett, tehát a jutalék teljesítmény nélküli megkétszerezése (a tarifák 100 százalékos emelésére való hivatkozással!) más területek bérfelhasználási lehetőségeit csökkentené, s a végzett munka szerinti bérezés elvét is sértené.

35 ÉVES AZ MHSZ

Évadzáró közgyűlés Miskolcon két MHSZ honvédelmi klubban

A miskolci körzeti üzemfőnökség MHSZ szervezete vontatási üzemegységének honvédelmi klubja február 23-án tartotta évadzáró közgyűlését. *Kósa Zoltán* üzemeltetési főmérnök, a honvédelmi klub titkára tartott beszámolót. Kiemelte, hogy a klub legfőbb feladata a bevonulás előtt álló fiatalok katonai szolgálatra való felkészítése, a tartalékosok katonai ismereteinek a gyarapítása. A beszámoló hű képet adott az elért eredményekről, de őszintén feltárta a meglevő hiányosságokat, melyek az elmúlt évben a honvédelmi klub életében jelentkeztek.

A klub 102 tagja közül 87 a férfi és 15 a nő. A lövészcsapat különböző versenyeken szépen szerepelt. Országos kispuska lövészversenyen *Bodnár István* első, csapatban pedig elnyerték a vándorserleget. A nemzetközi nőnap, valamint a felszabadulási lövészversenyen női versenyzőink közül *Futó Jánosné* mindkét versenyen első lett. A vasutasnapi lövészverseny első helyezettje *Oleszka József* volt. A honvédelmi klub valamennyi nagyüzemi versenyen dobogós helyezést ért el.

A múlt évben több alkalommal is rendeztek lövészversenyeket a KISZ-tagok, valamint a szocialista brigádok és egy alkalommal a Kun Béla úti általános iskola 300 úttörője részére.

A klub életében jelentős esemény volt a Ganz-MÁVAG egyik honvédelmi klubjával való találkozás, melyet üzemlátogatással egybekötve Budapesten tartottak meg. A fegyveres erők napja alkalmából, többen kitüntetésben, valamint pénzjutalomban részesültek.

A részletes beszámoló után a különböző versenyek helyezettjeinek a díjak átadása, majd a jutalmazások következtek. Az évadzáró közgyűlés klubtanácstag választással és hozzászólásokkal ért véget.

A MÁV Miskolci Igazgatóság Honvédelmi Klubja a közelmúltban tartotta évzáró-évnyitó közgyűlését, melyen *Trencsánszky Géza* titkár az elmúlt év munkájának értékelésekor a klub tagságának létszámnövekedését említette meg. Jó eredményként értékelte a gazdasági vezetéssel, a pártszervezettel és a tömegszervezetekkel kialakult kapcsolatot, továbbá azt, hogy a klub anyagi helyzete, a klubtagság által végzett társadalmi munkák eredményeként nagymértékben javult az előző évekhez képest.

A közgyűlésen, a klubban végzett eredményes MHSZ-munkájáért 17 aktivista részesült könyvjutalomban.

Ezt követően került sor annak a vetélkedőnek a lebonyolítására, melyet — a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága és a Magyar Honvédelmi Szövetség Országos Központja — *„Nekem szülőhazám . . .”* címmel hirdetett meg. A vetélkedő első négy helyezettje: *Baracza Mátyás, Czimbalmos István, Dobrosi István, Daragó Károlyné.*

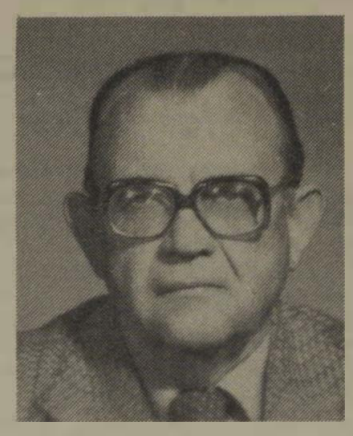
Az elnök elköszönt

A közelmúltban több vasutas sportklub élén történt őrségváltás. Olyan elnökök számára érkezett el a nyugalomba vonulás ideje, akik értették, szerették a sportot és az áldozathozataltól sem riadtak vissza. Ilyen sportvezető volt a Ceglédi VSE ügyvezető elnöke, *Utassy József* is, aki 34 évet töltött az egyesület élén, ebből 28 esztendőt elnökként.

A három és fél évtized a Ceglédi Vasutasnál úgyszólván mindent jelentett a számára: örömet, bánatot, sikereket, kudarcokat. Fiatal korában szerette a birkózást, de orvosi tanácsra abba kellett hagynia.

A felszabadulás után kötöttfogású birkózásban avattak először magyar világbajnokot, a ceglédi Gál Józsefet. Az aranyérmest különvonat vitte az állomásról a város főterére, az ünnepségre. Első hat elnöki esztendeje, amelyhez szakosztályvezetői tiszt társult, 1950-től 60-ig *a birkózás aranykora volt. Gál József* mellett *Soltész László* főiskolai világbajnok lett. *Kenéz Béla,* s az olimpiát is megjárt *Reznák János* fémjelezte többek közt a szakosztályt.

A következő évtized a focistáké volt. A szakosztály ontotta tehetségeket. *Csernai Tibor* olimpiai bajnoki címig vitte. *Mednyánszky Rudolf, Bella József, Fodor István, Halász Mihály, Kökény István,*



Nagy Ferenc, Cseh Sándor és Oláh József NB I-es csapatban bizonyította, hogy jó iskolát jártak ki Cegléden.

Ezután jött és most is tart az asztalitenisz időszaka. Az elmúlt esztendők NB I-es bronzérmei VVK-szerepléssel párosultak. *Varga Ernő* igen nagy segítséget ad a szakosztálynak, az egyesületnek.

Utassy József 14 szakosztályt hagyott utódjára, *Magyar Lászlóra.* Ő annak idején hattal kezdett. A nyugdíjas években sem hagy majd fel a sportos életmóddal. Segít utódjának, aki negyvenévesen, tehát valamivel idősebb korban foglalja el azt a tisztet, amelyet annak idején ő. *Magyar László* már 18 évesen a Ceglédi VSE vezetőségi tagja volt. A BVSC elnöki posztjáról tért most vissza régi sportkörébe.

Közgyűlés a MÁV Építési Géptelepen

Budapest XIV. kerületében nyolc vasutas klub készül arra, hogy a tagságnak számot adjon a munkáról. Eddig már megtartotta éves közgyűlését a MÁV Repülő és Ejtőernyős klub, a MÁV Gépjavító Üzem honvédelmi klubja. Február közepén tartotta meg közgyűlését a MÁV Építési Géptelep honvédelmi klubja.

A közgyűlést *Hegedűs József* telepvezető, a klub elnöke nyitotta meg. Köszöntötte a megjelent tagokat, a felsőbb szervek képviselőit. Az elnöki megnyitó után, a klubtanács nevében *Fésüs Károly* klubtitkár tartotta meg beszámolóját. Az Egressy úton közel 350 dolgozó tevékenykedik a vasúti munka e területén. *Az MHSZ-nek 58 rendes és 13 pártoló tagja van.* Az érdeklődést mutatja, hogy ebből 61 tag meg is jelent a gyűlésen.

A honvédelmi klub tagsága két szakosztályban fejti ki tevékenységét. Az elmúlt évben aktívabb munkát végzett a 38 tagú tartalékos szakosztály. 29 tartalékossal folyt az elmúlt képzési évben a tájékoztató oktatás. Megszervezték a tartalékosok éleslövészetét Esztergomban. A pisztoly és géppisztoly lövészeten 23-an vettek részt. A szakosztály résztvett a tartalékosok honvédelmi versenyének kerületi döntőjén. Ezen a 20 csapat közül a középmezőnyben végeztek. Nagy segítséget jelentett, hogy a főnökség a különböző gyakorlatokra biztosította a szükséges autóbuszt.

Beszámolt a titkár arról is, hogy eredményesen indult az új képzési év. 25 tisztes és hat tiszthelyettes kezdte meg a 20 órás tanfolyamot.

A lövész- és tömegsport-szakosztály *Szabó Ferenc* irányításával dolgozik. A 20 szakosztálytag és a dolgozók részére öt fordulóban rendezték meg a honvédelmi kupa lövészversenyt. A dolgozók között igen népszerű a légfegyveres s a kispuskás lövészet. *A tömegsportban jó az együttműködés a szakszervezeti bizottsággal és a KISZ-szervezettel.* Az új sportévadban ezt az együttműködést tovább akarják javítani.

A beszámoló feletti vitában öten fejtették ki véleményüket. A főnökség részéről *Stofán Barnabás* főmérnök köszöntötte a közgyűlést, megköszönte az aktivisták eredményes munkáját és a tervezett feladatokhoz sok sikert kívánt. A vita után a közgyűlés elfogadta a klub 1983. évi munkatervét.

Nyitrai József
az MHSZ XIV. kerületi titkára

Hatvanban népszerűek a honvédelmi klub rendezvényei

A hatvani vasúti csomópont MHSZ honvédelmi klubja és tartalékos szakosztálya február 18-án tartotta közgyűlését, amelyen *Balázs Béla,* a honvédelmi klub és *Esztergomi Endre,* a tartalékos szakosztály vezetői ismertették az elmúlt év eredményeit és a tennivalókat.

A honvédelmi klub az elmúlt esztendőben 36 tömegversenyt rendezett, amelynek ötezer résztvevője volt.

Sikeresek voltak a tartalékos szakosztály lövészversenyei is.

Futó Géza-emlékverseny

Minden idők egyik legnagyobb szegedi birkózó egyéniségére, *Futó Géza* emlékére február 12-én kötöttfogású birkozóversenyt rendeztek Szegeden, az SZVSE sportcsarnokában. A rangos emlékversenyen 16 egyesület 139 versenyzője indult, köztük nagyon sokan a válogatott tagjai. A csapatversenyben 1. Szondi SE 18 pont, 2. Bp. Vasas 11 pont, 3. Dunaújvárosi Kohász 10 pont, 4. SZVSE 10 pont.

A vasút képeslapokon

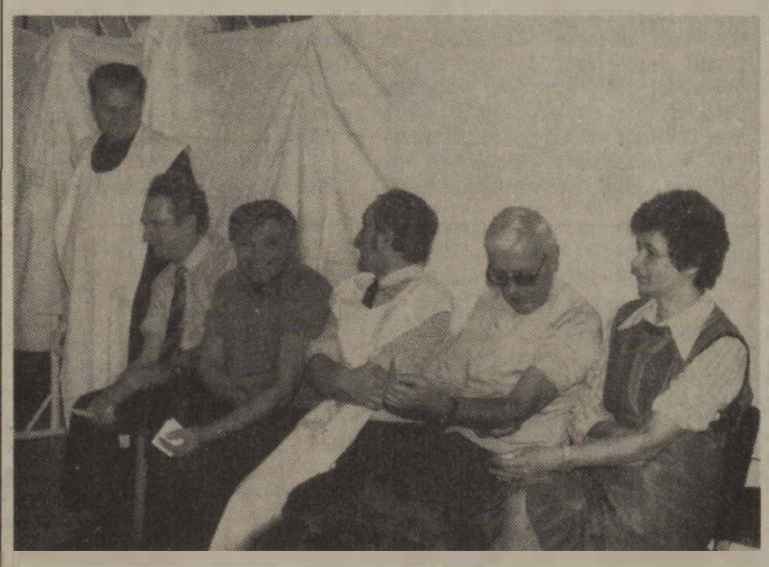
Érdekes kiállítás nyílt február 21-én a ferencvárosi vasutasok művelődési házában *Gyökér István* ötvenezer képeslapgyűjteményének azt a 800 darabját mutatták be, amely a vasút, a közlekedés történetét, dokumentumait ábrázolja. A kiállítást *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

ÖNZETLEN SEGÍTSÉG

Véradónapot szervezett február 14-én a debreceni vasútigazgatóság Vöröskeresztes alapszervezete. Az akcióban 111 véradó vett részt, köztük *Mátyás József* 33-szoros, *Dér Sándor* 30-szoros, *Tóth József* 21-szeres és *Tóth Lajos* 20-szoros véradók.

Ezen a napon a debreceni vasutasok összesen 37 liter vért adtak a rászoruló betegeknek.

Kép és szöveg: **Dobos Péter.**



FELHÍVÁS!

Makó és Mezőhegyes térségében *100 éve indult meg a vasúti közlekedés.* A centenárium alkalmából ünnepségsorozatot, valamint fotó- és képzőművészeti kiállítást, modellbemutatót és előadássorozatokat rendeznek. A mezőhegyesi vontatási főnökség Erdei Ferenc szocialista brigádja kéri mindazokat a vasutasokat, nyugdíjasokat, akiknek birtokában vasúttörténeti szempontból érdekes tárgyak, írásos anyagok, egyenruhák, fényképek, modellek vagy jelzőeszközök vannak, egy kiállítás rendezése céljából *március 31-ig adják át* Makó vagy Mezőhegyes állomások főnökeinek.

A legértékesebb anyagot küldő csoportok, brigádok jutalomban részesülnek. A kiállításra küldött tárgyakat a tulajdonosok visszakapják.

Erdei Ferenc
szocialista brigád

LAKÁSCSERE

Elcserélném kétszobás komfortos, 57 négyzetméteres, földszinti, kertes, MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira, Budapest területén. Cím: Velegi Mihályné, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 12.

Elcserélném 37 négyzetméteres (szoba, konyha, kamra, W. C.), X., MÁV-telepi — kis ráfordítással két szoba, fürdőszobássá alakítható — lakásomat kisebb méretű tanácsi egy szoba komfortosra vagy garzonra. Zuglóiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 17—19 óra között a 833-872 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Mozdonyfűtő utcai 1,5 szoba komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú, lehetőleg belvárosi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 641-531 telefonszámon.

Elcserélném Keleti pályaudvarral szemben levő egy szoba komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, plusz egy szoba félkomfortos, 25 négyzetméteres tanácsi lakásomat egy-másfél szobás komfortosra Budapest területén, csak MÁV-dolgozóval, tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 17—20 óra között a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, plusz két félszoba összkomfortos, nagy erkélyes, zöldövezeti, 87 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szoba összkomfortosra és egy szoba-konyhás vagy komfortos tanácsi lakásra. XV. kerület előnyben. Érdeklődni lehet naponta 18.30-ig a 188-784 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy-, plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, nagy erkélyes, világos konyhás, X. emeleti MÁV-bérlakásomat kétszobás, kb. 55 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásra a budai oldalon, bármelyik emeletre, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 156-523 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Budapest környékén is. Érdeklődni lehet 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném 48 négyzetméteres, komfortos, földszinti, udvaros MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületű, komfortos, földszintes tanácsi bérlakásra MÁV-dolgozóval, csak Budapesten. Cím: Némedi, Budapest XIV., Tahi út 112/B. (Rákosrendező mellett.)

Elcserélném Budapest VI., Lehel út 1-ben levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat egyszobásra, lehetőleg Zuglóban. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Budapest XIV., Paskál u. 51. sz. II. 2. Orosz János.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő két szoba komfortos, kb. 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat egy- vagy másfél szobás tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet este 6 után a 250-904 telefonszámon.

Elcserélném két szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat hasonló nívójú tanácsi vagy szövetkezeti lakásra a Déli pályaudvar közelében vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18—21 óra között a 356-262 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, konyha komfortos, kertes és mellékhelyiségekkel MÁV-bérlakásomat egy- vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet este 18—21 óra között a 333-781 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra. Budapest belső területén. Érdeklődni lehet a 696-825 telefonszámon.

HÍREK

— **Nyugdíjastalálkozó.** Február 18-án találkoztak a nyugdíjba vonult egykori kollégákkal a szombathelyi igazgatóság katonai osztályának dolgozói. A jelenlévőket Őri Lajos osztályvezető köszöntötte, majd ismertette az osztály eredményeit, gondjait. Utána megvendégelték a nyugdíjasokat.

— **Kiállítás.** A Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központ a vasutasok Landler Művelődési Házával közösen A Duna a béke és az együttműködés folyója címmel kiállítást rendezett. A kiállítást a művelődési ház előcsarnokában március 1-én, Terényi István, az Országos Béketanács alelnöke nyitotta meg.

— **Farsangi délután.** A karcagi nyugdíjasklub jól sikerült farsangi délutánt rendezett február 21-én, amelyen részt vettek a kisújszállási, a törökszentmiklósi és szolnoki klub tagjai is. A vendégeket társasjátékkal és humoros műsorral szórakoztatták a rendezők.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség brigádvezetői részére tanácskozást rendeztek a közelmúltban. A gazdasági vezető beszámolója és a vita után a brigádvezetők elfogadták a különböző kitüntetések adományozására előterjesztett javaslatot.

— **Családi est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban az üzemfőnökség szocialista brigádjai részére műsoros családi estet rendeztek a közelmúltban. A műsorban közreműködött: Juhász Jácint, Andai Györgyi, valamint a Szőcs duó és a BM Határőrség nagykanizsai zenekara.

— **Koszorúzás.** Csizmán Józsefnek, a vasutas munkásmozgalom aktivistájának, lelkes közkatonájának 100. születésnapja alkalmából koszorúzási ünnepséget rendeztek a pécsi köztemetőben. A pécsi körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szervezetei nevében a párt és a szakszervezeti bizottság képviselői helyezték el a megemlékezés koszorúját. A sírnál Paku Lajos szb-titkár mondott beszédet.

— **Farsangi bál.** A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza, valamint az üzemfőnökség villamosmozdony-vezetőinek Április 4., és a dízelmozdonyvezetők Béke szocialista brigádja farsangi bált rendezett február 25-én. A bált a művelődési ház társastánccsoportja nyitotta meg. A jó hangulatról Komáromi Ilona énekesnő és a Palotás Étterem zenekara gondoskodott.

— **Kirándulás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház kirándulást szervezett nyugdíjasoknak a helyi Könnyűbeton és Szigetelőanyaggyárba. A kiránduláson részt vettek a tapolcai körzeti üzemfőnökség nyugdíjasai is.

— **Tapasztalatcsere.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház vasúttörténeti klubjának tagjai Szombathelyre kirándultak. A harminc tagú csoport megtekintette a szombathelyi vasútigazgatóság állandó vasúttörténeti kiállítását és a városi forradalmi múzeumot.

— **A mi világunk.** Ezzel a címmel hirdettek vetélkedősorozatot a Heves megyei SZMT, a megyei művelődési központ, valamint Hatvan város közművelődési intézményei az ifjúsági és szocialista brigádoknak. A hatvani vasúti csomópontról 14 szocialista brigád vállalta a vetélkedőn való részvételt. A brigádok havonta közművelődési feladatokat kapnak, amelynek végrehajtását írásban kell közölni. A legtöbb pontszámot elérő brigádok kerülnek a döntőbe.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A kecskeméti körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága február 24-én ünnepséget rendezett a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozók tiszteletére. Petrák Mihály üzemfőnök méltatta évtizedes munkájukat, helytállásukat.

— **Ki minek mestere?** A bátaszéki üzemfőnökség vontatási üzemegységében „Ki minek mestere” szakmai—politikai vetélkedőt rendeztek a harminc éven aluli dízelmozdonyvezetők részére. A vetélkedőt Berlinger Imre nyerte. Második Bálint Sándor, harmadik pedig Kovács II. József lett.

Brigádok vetélkedője

A kisújszállási pft. főnökségen *szellemivetélkedő-sorozatot* indítottak a szocialista brigádok részére. A csapatoknak politikai, szakmai, zenei, irodalmi és sportismeretekből kellett számot adni. A döntőbe jutott nyolc brigád közül a győzelmet a *Rákóczi* brigád szerezte meg. Második a *Lenin,* harmadik pedig a *Komarov* brigád lett.

A pénzjutalmakat és az oklevelet *Pintér Imre* pft-főnök és *Tóth Imre* szb-titkár adta át.

Halálozások

Január 30-án, 67 éves korában meghalt Hortolányi Elemér, a kőszegi MÁV Nevelőotthon egykori igazgatója. Elemér bácsi generációkat nevelt és tanított. Kevés olyan őrháza, szolgálati helye van a vasútnak, ahol ne ismernék a nevét. Gazdag életútját a kaposvári intézet nevelő tanáraként kezdte 1936-ban. Később Szegedre, majd Békéscsabára került. 1953-tól 1977-ig, nyugdíjba vonulásáig vezette a kőszegi nevelőotthont. Kiemelkedő munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Tulajdonosa volt a Kiváló tanító, az Érdemes vasutas, valamint a Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetésnek. Számára azonban az igazi elismerés mindig a gyerekek hálája, szeretete volt.

Életének 64. évében meghalt Hartai Ferenc, a kőszegi MÁV Nevelőotthon nyugdíjas nevelő tanára. Tíz évig dolgozott a nevelőotthonban. Nagy odaadással, lelkesedéssel tanította a fiatalokat. Temetése február 12-én volt a kőszegi temetőben.

Hetvenéves korában meghalt Laczik Ferenc nyugdíjas főellenőr, a hatvani önálló nyugdíjascsoport bizalmija. Temetése február 15-én volt a hatvani Belvárosi temetőben.

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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—986. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. MÁRCIUS 21.

A tartalomból:

Egy közgazdász kálváriája *(3. oldal)*

A vasút forintjai *(4. oldal)*

Közös erővel *(5. oldal)*

A lakásjuttatás új rendszere *(6. oldal)*

Előszállítási sikerek Győrött

A győri körzeti üzemfőnökség az idén két vállalattal kötött előszállítási szerződést. Januárban és februárban a Tüzép Vállalat a tervezett 18 ezer tonna áru helyett 26 ezret, a Győri Közúti Építő Vállalat pedig a szerződésben vállalt 14 ezer tonna helyett 18 ezret fuvaroztatott.

— A jó eredmények a kedvező időjárásnak és a fuvaroztatók rugalmasságának is köszönhetők — mondja *Kalocsai József*, a körzeti üzemfőnök kereskedelmi helyettese. — A Tüzép Vállalat például januárban olcsóbban adta a cementet, s így nagyobb volt a kereslet. Az árengedményből származó veszteség egy része megtérült a kedvezményes vasúti szállításból. *Propagandánk hatására öt vállalat százezer tonna áru szállításának átütemezését vállalta az év közepéről az év elejére.*

Sikeres volt az exportszállítás is. A győri üzemek, vállalatok az év első két hónapjában egyharmaddal több árut szállíttattak külföldre, mint máskor. Sajnos a hét végén szinte szünetel a rakodás. Hétközben naponta 150—200 vagont raknak meg áruval a győri csomóponton, a hét végén mindössze 13—18 kocsit.

A bíráló bizottság eredményt hirdetett

A MÁV Tervező Intézet mérnökeinek sikere egy pályázaton

A *Rákospalota—Újpest* vasútállomás és környezetének közlekedésfejlesztésére — metrócsatlakozással, valamint a kapcsolódó létesítményekkel összefüggésben — a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Budapest Főváros Tanácsa és az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium az elmúlt évben tervpályázatot hirdetett. Az észak—déli metróvonal III/B szakaszának — az Árpád-híd metróállomás — Szilas-patak metróvégállomás — építése kertében *Rákospalota—Újpest vasútállomás térségében is létesül metróállomás.* A metróvonal és állomás megjelenésével egyidejűleg időszerűvé válik Rákospalota—Újpest állomás általános rekonstrukciója, a térség új közúti és tömegközlekedési hálózatának kialakítása.

A tervpályázatnak az volt a célja, hogy ezeknek az — elengedhetetlenül szükséges — — igényeknek korszerű, technológiailag jól szervezett, megjelenésében esztétikus, rövid időn belül és gazdaságosan megvalósítható kielégítésére, a kiíró hatóságok részére javaslatokat adjon. Meg kellett oldani a metró és a vasút utasforgalmi kapcsolatát és ezzel összefüggésben a térség új tömegközlekedési és közúti hálózatának kialakítását. A vasútállomás növekvő szerepkörének megfelelően vágányhálózati, technológiai és építészeti megoldást kellett találni a vasútüzemi funkciók korszerű ellátására.

A tervpályázat feladatainak sokrétűsége az egyes szakterületeken túlmenően komplexitást, a közlekedésfejlesztési és üzemi, városrendezési, építészeti feladatok egységes szemléletét is igényelte.

A Vasutasok Szakszervezete székházában március 10-én tartott bíráló bizottsági ülésen *Urbán Sándor* MÁV vezérigazgató-helyettes, a bíráló bizottság elnöke hirdette ki a tervpályázat eredményét. Elmondta: *11 pályamű érkezett be a megadott határidőig.* A követelményrendszert minden tekintetben kielégítő pályamű nem volt. Ugyanakkor számos pályamű több szakterület tervezési feladatainak kiemelkedő megoldásával értékes javaslatot adott. több pályamű több részletmegoldás újszerű kidolgozásával nyújtott használható gondolatokat.

A bíráló bizottság elnöke ezután ismertette a tervpályázat eredményét, köztük elsősorban azokat a részleteket, amelyek a vasútállomási alapfunkciókkal, az állomás és környékének kialakításával kapcsolatosak.

A vasútüzem, a vasútállomás kettős funkciója zavartalan érvényesülésének feltétele a személy- és a teherforgalmi feladatok szétválasztása a mostani és a távlati feljesztési igények figyelembevételével. *Ezt öt pályamű oldotta meg.* A személyforgalmi szempontból három utasperon létesítése optimális, legalább két, peron melletti vágányon vonatfelállítási lehetőséggel. A külszíni gyalogosátjárónak a peronok középső harmadához kapcsolását kedvezően oldotta meg hét tervező kollektíva.

Feladatként szerepelt, mint alapvető funkcionális követelmény, a MÁV, a metró, valamint az egyéb közlekedési eszközök — villamos, autóbusz, Volán —, járatok utasai részére a zavartalan és lehetőleg rövid úton szervezett kapcsolatok megteremtése. Ezt több pályamű teljesítette.

A vasútállomás környezetének városrendezési megformálása, a tervek szerint 1987-ben átadásra kerülő metrószakasz állomásának csatlakozása a MÁV vonalához fontos feladat. A csomópont és a városrész közvetlen, jó gyalogos kapcsolatainak alapvető követelményét három pályamű oldotta meg eredményesen.

Ami az állomásépület építészeti kialakítását illeti: a bíráló bizottság megállapította, hogy azok a pályaművek oldották meg ezt a feladatot jól, amelyek az utasforgalmi terek differenciálására törekedtek, előnyösen szervezték meg az egyéb MÁV—metró üzemi funkciók csoportosítását. *Itt két pályamű szerepelt sikeresen.*

A bíráló bizottság elnöke ezután a három második díjas tervező kollektívákat ismertette. Három tervezői csoport részesült — rangsorolás nélkül — az egyenként 120 ezer forintos díjban. A MÁV Tervező Intézet egyik kollektívája: *György Károly* (vasúttervezés). *Pazár Miklósné* (építész) és *Pazár Miklós* (közút); továbbá *Koppányi Imre* és társai MÁVTI). *Siraki Loránd* és társai ugyancsak MÁVTI. Három tervezőcsoport részesült 90 ezer forintos harmadik díjban, több díjat pedig különböző összegekért megvásároltak.

Ez a tervpályázat a MÁV Tervező Intézet tervező kollektíváinak a sikerét hozta. A MÁVTI ugyanis négy pályaművet nyújtott be és hét további kollektívában szerepeltek még vasutas tervezők. Tehetségüket, szaktudásukat bizonyították be ezen a pályázaton is.

V. I.

Eredményes tanácskozást!

A napokban fejeződtek be a szolgálati helyeken a szocialista brigádvezetők tanácskozásai, amelyeken megválasztották *a március 25-én tartandó vasutas szocialista brigádok V. országos tanácskozásának küldötteit.* Erre a tanácskozásra olyan gazdasági helyzetben kerül sor, amikor a legnagyobb szükség van a vezetők és a dolgozók közötti eszmecserére, a közös cselekvési program kialakítására, a kollektív tenniakarásban rejlő lehetőségek kihasználására.

A brigádmozgalomban a vasutasok 50,8 százaléka *(majdnem 61 ezer dolgozó)* vesz részt. Ez is bizonyítja, hogy milyen nagy erőt képvisel ez a mozgalom a gazdasági-politikai munkában és a közéletben egyaránt. A brigádok ma már szinte valamennyi szolgálati helyen tevékenykednek, ezért a munkahelyi demokrácia kiszélesítésében is nagy szerepük van.

A vasút és a szakszervezet vezetői mindig megkülönböztetett figyelmet fordítottak a brigádok munkájának elismerésére. Közel ezer brigád részesült eddig a *Magyar Államvasutak Kiváló Brigádja* kitüntetésben, néhányan pedig magasabb állami kitüntetést is kaptak A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában a vállalati gazdálkodás a MÁV részére is nehezebb körülményeket teremtett. A korábbi években alkalmazott hagyományos feladatmeghatározás, célkitűzés már nem felel meg a követelményeknek. A gazdálkodás eredményesebbé tétele érdekében átgondoltabb munkaszervezésre, takarékosabb anyag- és energiafelhasználásra van többek között szükség. Ezek a feladatok nemcsak a vezetők számára kötelezőek. A brigádok közreműködése nélkül ezek a követelmények szinte megvalósíthatatlanok.

A brigádok többsége tartós gazdasági és társadalmi közösségnek tekinthető, hiszen képesek arra, hogy a követelményeknek megfelelően végezzék el a feladatokat. Ehhez azonban több segítséget kell adni a munkahelyi vezetőknek is.

Az országos tanácskozáson részt vevő 170 küldöttet a szolgálati főnökségeken tartott brigádvezetői értekezleteken bizonyára ellátták „útravalóval", munícióval. *E tanácskozás sikere ugyanis azon múlik, hogy a felszólalások mennyire reálisan tükrözik majd a valóságot, és milyen javaslatok hangzanak majd el a gondok orvoslására.* A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége tudatában van annak, hogy a mozgalomban részt vevő brigádok többsége becsületesen helytáll, elvégzi a rábízott feladatokat és minden eszközzel segíti a vezetés munkáját. A brigádmozgalom fejlődését továbbra is a szocialista jelleg erősítése és a hármas jelszó maradéktalan teljesítése szabja meg.

Éppen ezért továbbra is követelmény a fegyelmezett, példamutató munka, a kezdeményező készség, a brigádtagok szakmai-politikai műveltségének elmélyítése. *Fontos szerepük van a munkahelyi légkör alakításában és a közéletben egyaránt.*

Arra kérjük a tanácskozás küldötteit, hogy közös felelősséggel vitassák meg a további tennivalókat. Legyen ez a tanácskozás színhelye az alkotó gondolatok cseréjének, amely a mozgalom fellendítését, megújulását szolgálja. *A brigádvezetők szolgálati helyeiken legyenek élharcosai a kitűzött feladatok végrehajtásának.*

A tanácskozás valamennyi küldöttének eredményes munkát kívánunk!

MÁV Vezérigazgatóság
Vasutasok Szakszervezete

Februárban az időjárás közbeszólt

A vasút 8 millió 753 ezer tonna árut és 16 millió 500 ezer utast szállított

A február elején beköszöntött hideg időjárás kedvezőtlenül hatott a vasút áru- és személyszállítási tevékenységére. A fuvaroztatók nagy része — a többletrakodási költségek elkerülése érdekében — az összefagyás veszélyének kitett áruk szállítását erősen mérsékelte, s csak annyit igényeltek, amennyire a termelés és ellátás folyamatosságához nélkülözhetetlenül szükség volt.

Ilyen körülmények között

a vasút februárban csak 8 millió 753 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz viszonyítva 93,5 százalékos, a tervhez képest 93,1 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke 610, illetve 649 ezer tonna. Az árutonnakilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény 94,3, illetve 92,3 százalékosan alakult.

A kocsiigényes áruszállítás mennyisége

februárban 7 millió 225 ezer tonna volt,

amely 94,8 százalékos bázis és 95,7 százalékos tervteljesítést jelent.

A tömegáruk közül kőből 5,9, kavicsból 26,4, téglából 36,5, mészből 2,7, tűzifából 21,2 százalékkal kevesebbet, szénből viszont 2,9, cementből 12, cementgyártmányokból 4,9, és műtrágyából 9,6 százalékkal többet szállított a vasút, mint 1982 februárjában.

A vasúti fuvarozásra feladott élőállatok megrakott teherkocsikban kifejezett mennyisége 39,2 százalékkal volt több a bázisértéknél.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma az érkezett széles nyomtávú rakott teherkocsikat tekintve 9,4 százalékkal, az ezekbe belépett árusúlyt figyelembe véve pedig 29,5 százalékkal volt kevesebb a bázisidőszak értékénél.

A térségből kilépő normál nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 4,9 százalékkal növekedett, amit jól szemléltet az is, hogy a kilépésre váró kocsimaradvány napi átlaga 25,3 százalékkal csökkent.

A teherkocsik térbeli kihasználása a tervnek megfelelően — 101,3 százalékosan — alakult. Az időbeli kihasználás,

a kocsiforduló-idő értéke sajnos 0,4 százalékkal emelkedett a bázishoz viszonyítva.

Kedvezően alakult viszont a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége. Értéke a bázishoz képest 2,5 százalékkal emelkedett, amely azt jelenti, hogy a vasútnak február hónapban sikerült az áruszállítási teljesítményét a tavaly februáriánál kevesebb teherkocsival megoldania.

Az áruszállítás további minőségi mutatói közül

a vonatfeloszlatások száma 27,4 százalékkal, míg a gépácsorgások száma 50,2 százalékkal csökkent.

A tehervonati mozdonyok napi futásteljesítménye is kedvező volt. A tervhez képest a villamos mozdonyok haszonkilométer-teljesítménye 0,8, a kis teljesítményű dízelmozdonyoké 1,4 százalékkal volt magasabb, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoké ugyanakkor 0,7 százalékkal volt alacsonyabb.

Becsült adatok szerint

a vasút februárban 16 millió 500 ezer utast szállított,

s ezzel a bázishoz viszonyítva 78,9, a tervhez képest pedig 92 százalékos volt a teljesítés.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget alapul véve, az összes közlekedett vonatnál 0,8 százalékkal romlott. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 8,8 perccel nőtt, amiben közrejátszott a hónap elején hirtelen leesett nagy mennyiségű hó.

Sz. J.

Ötvenen jutottak a döntőbe

Rangos szakmai, politikai vetélkedő

Sikeres *Ki minek mestere* vetélkedősorozat fejeződött be a MÁV-nál. Ezúttal a távközlési és biztosítóberendezési szakterületen dolgozó fiatalok bizonyíthatták felkészültségüket, képességeiket. Távközléstechnikai és biztosítóberendezési műszerész, valamint a távközléstechnikai hálózatszerelő szakmában *összesen 300 fiatal kapcsolódott be a versenybe.* Ötvenen jutottak be a vasúti országos döntőbe, amelyet február 23-án rendeztek Budapesten, a MÁV távközlési és biztosítóberendezési építési főnökségen.

A versenyzőknek az írásbeli és gyakorlati feladatokon kívül tesztlapon és szóban is bizonyítani kellett politikai, munkavédelmi és általános vasútüzemi ismereteiket.

A távközléstechnikai műszerész szakma első helyezettje, *Illyés Attila*, a szolnoki BFF dolgozója lett. Jutalma 3000 Ft és külföldi utazás. Második *Szabó István*, pécsi BFF, harmadik pedig *Jenecskó Lajos* budapesti TBÉF. Jutalmuk 2500, illetve 2000 forint.

Biztosítóberendezési műszerész szakmában a győztes *Pócz Imre*, a budapesti TBÉF dolgozója lett. Második *Hollósi Tibor* debreceni BFF, harmadik *Bíró László, szolnoki BFF.* Jutalmuk azonos az előbbiekével.

A távközléstechnikai hálózatszerelő szakma győztese *Katus Ferenc*, budapesti TBÉF. Második *Sipos Kálmán*, szombathelyi BFF, harmadik pedig *Kovács Tibor*, záhonyi BFF. Ebben a szakmában tárcaszintű döntőre is sor kerül, amelyen az első két legjobb eredményt elért fiatal vehet részt.

A két külföldi jutalomutazást különdíjként a KISZ Központi Bizottsága biztosította. A nehéz versenyen jól vizsgáztak a fiatal szakemberek.

A távközlősök a gyakorlati feladaton dolgoznak

Hibaelhárítás a sorompószekrényben

Igazságszerető, öntudatos munkás volt

Száz éve született Csuta Károly

Hatvannégy évvel ezelőtt, 1919. március 21-én győzött hazánban a szocialista forradalom, s létrejött a Tanácsköztársaság. A munkáshatalom megteremtéséért önfeláldozóan harcoló osztálytudatos vasutasok közül sokan kerültek vezető beosztásba az államhatalom különböző szerveiben. A Tanácsköztársaság kikiáltásának évfordulója az idén egybeesik Csuta Károly, a Zemplén megyei direktórium elnöke születésének centenáriumával.

A sátoraljaújhelyi vasúti műhely bizalmi testülete 1918-ban, középen Csuta Károly

A Körös-vidék kisvárosában, Gyulán született 1883. március 23-án. Miközben cseperedett, fölzendült, aratósztrájkoktól, agrárszocialisták dalaitól, csendőrsortüzektől vált hangossá körülötte a Viharsarok. Apja napszámos volt, ő asztalostanonc lett 1896-ban. Mestere és első példaképe a nála kilenc évvel idősebb *Dundel Károly* asztalossegéd, a munkásmozgalom helyi szervezője s későbbi mártírja.

Bekapcsolódik a mozgalomba

Először rövid ideig Aradon dolgozott, majd a főváros neves bútorgyáraiban — Lingel Károlynál és Krammer udvari szállítónál — keresett és talált munkát. 1902-ben belépett az asztalosszakegyletbe, és tagja lett a szociáldemokrata pártnak. Az első harcok emlékét, hangulatát haláláig őrizte. Fél évszázad múltán is kipirulva beszélt az asztalosszakegylet Luther utcai helyiségében zajló összejövetelekről, a szakegylet kicsi, de számára nagy kincset jelentő könyvtáráról, a fiatal demokrata ügyvéd, *Landler Jenő* retorikai előadásairól. 1904-ben, az országos vasutassztrájk idején került először kapcsolatba a vasutasmozgalommal. Ő is azok között az asztalossegédek között volt, akik *Lai József* szakegyleti elnök felhívására a sztrájktanyára siettek, s a szervezett munkások szolidaritásáról biztosították, kitartásra buzdították őket.

1904. és 1907. között a 101. gyalogezredben szolgált. Egyetlen említésre méltó „katonaéletének" azt tartotta, hogy akkoriban indult a *„Szocializmus"* című folyóirat, amelyre azonnal előfizetett, de természetesen nem a bruck-királyhidai kaszárnyába küldette, hanem egy ottani vasutas címére. Miután altisztként leszerelt, mesterségbeli tudását Bécsben gyarapította. *Hazatérve újra a Lingel-gyárban dolgozott, s a III. emeleti műhely bizalmija lett.* Kockázattokkal járó tisztség volt ez akkor, mert a munkáltatók szövetsége kitartóan üldözte a szervezett munkásokat. A nagy összecsapásra 1908 őszén került sor. Kétfilléres órabéremelési kérésüket túlzottnak minősítve, hónapokra kizárták az asztalosmunkásokat. S csak akkor térhettek vissza a munkába, ha aláírták a „bárcát", melyben tudomásul vették, hogy a bérek változatlanok, a tulajdonosok nem ismerik el a bizalmiférfi-rendszert stb.

Landler Jenő kérésére 1910-ben Sátoraljaújhelyre költözött, és a vasúti műhelyben vállalt munkát. A MÁV műhely főnöke, *Szepesi Simon* mint „szocialistafaló mintafőnök" vált hirhedtté a sínek birodalmában. Ember legyen a talpán, aki ott a vasutas munkásszövetség 1908-as feloszlatása után beszervezi a megfélemlített munkásokat az illegális szocialista vasutasmozgalomba. *Csuta Károly ilyen ember volt. Mintaasztalos lett a rézöntőknél.* Munkájával nélkülözhetetlenné tette magát, hamar kivívta vezetőinek elismerését. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy Szepesi is vele újíttatta fel — természetesen munkaidőben, a MÁV költségére — a saját bútorait. Precíz munkáját értékelve később még azt is elnézték neki, hogy munkaruhájának zsebéből gyakran kikandikált a *Népszava* fejléce, pedig annak olvasása tilos volt a MÁV-nál.

A zempléni direktórium elnöke

A tanoncok gyorsan megszerették, mert még a művezetőt is felelősségre vonta, ha igazságtalanul bántalmazta őket. *Szederkényi Ferenc* 1910 végén géplakatostanoncként ismerte meg. Visszaemlékezésében így írt róla: „Mi, tanulók, gyakran megfordultunk az öntödében, sőt segíteni is kellett az öntésnél. *Csuta elvtársat olyan embernek ismertük meg, aki mindenkor kiállt az igazság mellett.* Nemcsak a saját igazsága, de a másoké mellett is. Egy alkalommal jelenlétében engem Kovács művezető megpofozott azért, mert az általam használt satu mellett elmenve munkaköpenye beleakadt a satuorsó forgató vasába, és eltépte a köpenyt. Csuta elvtárs látta ezt a jelenetet, és kérdőre vonta a művezetőt, miért bántott engem, hiszen nem én voltam a hibás, hanem ő, saját maga. Ezt azért vésték az emlékezetembe, mert abban az időben a tanulóképzés módszerei közé tartozott a pofon és a rúgás is." Munkástársai becsülték, hamar befogadták. S ő annyira jól érezte magát ebben a közösségben, hogy amikor a rézöntödét Miskolcra helyezték, inkább személykocsikat javított, de maradt.

Vezetésével a sátoraljaújhelyi vasúti műhely 600 munkása aktív részvevője lett a vasúti munkások 1917—1918-as háborúellenes sztrájkmozgalmainak. A műhely vezetői szívesen kinevezték volna művezetővé. B. S. főművezető 1920-as, fegyelmi bírósághoz intézett beadványa rávilágít a terv hátterére: *„Ez a Csuta Károly kitűnő asztalos és nagyon intelligens munkás volt ... mondhatni, ő volt a lelke az újhelyi műhelyben a szocialista mozgalomnak. Én a magam részéről jó gondolatnak tartottam azt, hogy W. főfelügyelő úr így megfosztván a mozgalmat fővezérétől, lefegyverezte volna a munkásságot."*. Csuta azonban már ismert és tántoríthatatlan vezetője volt a sátoraljaújhelyi munkásmozgalomnak.

Fogolycserével a Szovjetunióba

Az egyhónapos megszállás után nehéz feladat volt a munkáshatalom újjászervezése. Tagja lett az új megyei pártvezetőségnek is. Erélyesen küzdött nemcsak az ellenforradalmárok, hanem a lumpenelemek ellen is, akik a proletárhatalmat saját céljaikra kívánták kamatoztatni. A sátoraljaújhelyi munkástanács július 29-i ülésén megrázó beszédben ítélte el a forradalmi törvényesség megszegőit: *„Helyzetünk* — mondta a Zempléni Munkás tudósítása szerint — *ma olyan, mint egy szigeté, amelyet mindenfelől csapkodnak a becstelenségek szennyes hullámai, egyenesen elnyeléssel fenyegetve bennünket.* Mindenütt a lumpenproletariátus gazságait látjuk, amelyekért aztán természetesen a tisztességes proletariátust is felelőssé teszik. Valami becstelenségi járvány dühöng nálunk: ha egy razziát rendelünk el, azon visszaélések történnek, ha egy szállítás van, ott lopások fordulnak elő, hol egyik, hol másik hivatalban fordulnak elő súlyos visszaélések. A dohánygyárban egy hét alatt 10 métermázsa dohányt lopnak el, a vörösőrök elveszik és ellopják a behozott élelmiszereket. Ha ez tovább így megy, akkor összeomlik minden, és a végén rajtunk szárad, hogy mi itt egy szervezett rablóbanda vezetői voltunk."

Javaslatára elhatározták, hogy a proletárdiktatúra megszilárdítása érdekében eltávolítják a vezetésből a munkások bizalmára méltatlan tisztségviselőket, s szigorú tagfelülvizsgálattal megtisztítják és újjászervezik a pártot. A határozat végrehajtására azonban már nem kerülhetett sor.

A Tanácsköztársaság leverése után, augusztus 11-én letartóztatták. *Az ellenforradalom bírósága 1920-ban gyorsított eljárással 10 évi börtönbüntetésre ítélte, de 1921.* július 31-én a sátoraljaújhelyi királyi főügyész helyettese újabb vádindítványt készített ellene. 1922. március 24-én a fogolycsere keretében a szovjethatalom megmentette. Átigazolták az OK(b)P-be. Családja — második felesége és gyermekei — 1923-ban követhette.

Csuta Károly vasutas egyenruhában

A Tanácsköztársaság győzelmekor *a Zemplén megyei direktórium elnöke lett.* Tisztségében megerősítették az áprilisi tanácsválasztások is. Elsősorban a tanácshatalom helyi szerveinek kiépítésén munkálkodott, de a megyében nagy erőfeszítéseket igényelt a munkáshatalom védelmének szervezése is. A székely hadosztály árulását követően összeomlott a tiszántúli front. A csehszlovák imperialista csapatok április 30-án bevonultak Sátoraljaújhelyre. Csuta Károly fegyverrel harcolt a betolakodók ellet, június 6-án pedig elsőként érkezett vissza a Vörös Hadsereggel a felszabadított városba.

Moszkvában a Népgazdasági Tanács bútorgyárában, a Kreml számára is dolgozott, Leninnek is készített fotelvázakat. 1923-ban magyar asztalosokat irányítottak az északkaukázusi olajtelep, Groznij *„Vörös Kalapács"* gyárába. Közöttük volt Csuta Károly is, aki a *„Vörös Zászló"* asztalosműhely vezetője lett, s társadalmi munkában műszakirajztanfolyamot is indított. A Neftyerábocsij *(Kőolajmunkás)*, a Groznenszkij Rábocsij *(Groznijі munkás)* és a Gornyák *(Bányász)* 1924—25-ös riportjaiból nemcsak a magyar munkások szakmai helytállásáról kapunk képet, hanem azokról a gondokról, prózai feladatokról és hétköznapi örömökről is, amelyek a szovjet életet jellemezték közvetlenül a Lenin halálát követő években. A Gornyák 1925. április 15-i, *„Csuta elvtárs — példakép mindenki számára"* című írása szerint „az ő hozzáértő vezetése mellett sokkal ésszerűbb lett a dolgozók beosztása, a gépek kihasználása, és az öntudatos munkások segítségével a műhelyben háromnégyszeresére emelkedett a termelékenység, meghaladta a háború előttit ... Jó lenne, ha sok Csutához hasonló elvtársunk lenne.

A felszabadulás után hazatért

Csuta Károly 1926-ban visszakerült Moszkvába. A 30-as évek elismerő oklevelei tanúsítják, hogy mint műszaki vezető a Mjaszohladsztroj tröszt 1. sz. Műszaki és Famegmunkáló Gyárában, a „Rapsz" orosz—amerikai építőipari vállalatnál a termelékenység emeléséért és a termékek jobb minőségéért folytatott szocialista versenyben és az élmunkás mozgalomban számos találmányával kiemelkedő eredményeket ért el és munkatársai iránt példás magatartást tanúsított. A háborúban is Moszkvában dolgozott. *A győzelem után kitüntették Moszkva védelméért.*

1945. november 4-én tért haza. 1941-ben elhunyt feleségének csak a hamvait hozhatta haza. Itthon rátalált ifjúkori szerelmére, akinek ellenálló férjét 1944-ben megölték a fasiszták. *Így életük utolsó éveit együtt élték le, Budafokon egy szerény, egy szoba konyhás házban.* Csuta Károly fiatalos lendülettel kapcsolódott be az országépítő munkába. 1946 áprilisában a MÁV Istvántelki Főműhelyben, a mai Landler Jenő Járműjavítóban szakszervezeti titkárrá választották és az MKP üzemi szervezetének elnöke lett. *1948-tól a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének alelnöke.* 1950-től a KPM Vasúti Főosztályának munkatársa. 1957-ben MÁV igazgatóhelyettesként vonult vissza az aktív vasúti szolgálattól. 1962. március 1-én, bekövetkező haláláig rózsát nemesített, diófát ültetett, kommunista fiatalokat nevelt. Egy volt azok közül, akik fáradságos munkával megteremtik az igazi proletármozgalmat, s nemzedékről nemzedékre biztosítják annak továbbfejlődését. *Élete az öntudatos munkás nagyszerű példája.*

Gadanecz Béla

A jubiláló bizalmi

— Mi a feltétele annak — tettem fel a kérdést a debreceni járműjavítóban Nagy Gábor lakatosnak —, hogy mint szakszervezeti bizalmi immár negyed százada a dolgozók és a gazdasági vezetők előtt egyaránt megbecsült ember?

— *Hűha* ... — tolta fel homlokáról sapkáját az 50 év felé közeledő lakatos — *ez nagyon kacifántos kérdés, de hát a szakszervezeti bizalmi munkája is igen sokrétű.* Szerencsére öreg róka vagyok már, és volt időm kitapasztalni, hogyan egyeztessem össze úgy a dolgokat, hogy a munkás és munkáltató között nagyobb súrlódás ne legyen. Ez nem könnyű, hiszen az üzem, az állam azt kívánja, hogy a termék, amit létrehozunk, a lehető legkisebb önköltséggel hasznosuljon, a dolgozók pedig egyre több bért és jobb munkakörülményeket szeretnének.

A bizalmi munkáját tehát amolyan villámhárító szerephez is hasonlíthatnánk?

— Nahát a villám azért nem csapdos, legfeljebb egy-két ember a 24-ből, akiket képviselek, *de hát szocialista brigádvezető is vagyok, és megmagyarázom az ilyen csapkodó embernek, hogy dolgozzon ésszerűbben*, a munkaidőt, anyagot, gépet és minden mást jobban kihasználva, s akkor több pénz lesz a borítékban.

— És ha jogos a követelés?

— Az más. De erről a bizalmi győződjön meg, és akkor ne sajnálja az időt, fáradságot az igaz ügy melletti hadakozásra.

— Volt ilyenre példa mostanában?

— *Jelenleg is van. A kocsijavító lakatosok nagyon nehéz körülmények között dolgoznak, és a jelenlegi órabérüknél többet érdemelnek.*

— És sikerült magasabb órabért kiharcolni?

— Hát, ugye, itt nem lehet hivatkozni a gazdasági nehézségekre, mert ha a kocsijavító lakatosok között tartósan rossz a hangulat, a vagonok hosszabb idő múlva kerülnek vissza a forgalomba, és ez többe kerül az államnak, mint az a jogos bérfejlesztés.

— No de a gazdasági vezetők lehetősége is korlátozott.

— Annyira nem, hogy az ésszerű dolgok bevezetéséért ne vállalhatnák a kockázatot.

— A bizalminak csak bérvitái vannak?

— Nem. Talán ezzel kellett volna kezdeni, hiszen minden dolgok forrása az ember. *A bizalminak ismerni kell azokat, akiket képvisel.* A minap is elmegyek egyik szaki mellett, s mintha csak visszarántottak volna: *miért nem fütyörészik most ez a fiatalember?* Hiszen ez úgy hozzátartozik, mint a kezébe a szerszám. Kérdésemre, hogy mi a baj, csak hümmög, *aztán kiderül, hogy megérkezett a második gyerek, de lakás még sehol.* Számoltunk. Mennyi a megtakarított pénzük? A szülők tudnak-e segíteni? Aztán mentem az illetékesekhez mindaddig, amíg az üzemtől, az OTP-től meg nem kapta a segítséget.

— És most újra fütyül ez a fiatal lakatos?

— Nemcsak ő, hanem azok is, akik hasonló hajóban ringnak, de látva a munkatársuk boldogulását, bíznak abban, hogy egyszer az ő gondjuk is megoldódik.

— Tehát bíznak a bizalmijukban.

— *Hát ... tudja, ez nagyon jó érzés*, s erőt ad ahhoz is, hogy legyen az embernek türelme azokat is meggyőzni, akik jogtalanul követelőznek, vagyis bizalmatlanok.

— Ön szerint a bizalmi jó munkájának alapvető feltétele, hogy ismerje az embereket.

— Igen. De hozzátenném, hogy olyan jól ismerje, mint ahogy az előbbi példával is próbáltam érzékeltetni. *A bizalmi vegye észre a munkatársán azt is, ha a szokottnál másképp áll a szeme.* Tudja meg, hogy miért, és akkor másképp ítéli meg azt is, ha a munkáját nem úgy végezte el, mint ahogy rendesen.

— És a bizalmi kihez forduljon a munkahelyi, vagy családi problémájával?

— *Ha lehet, legyen problémamentes, kiegyensúlyozott ember, hogy úgy mondjam, példakép. De ha baja van, őszintén tárja azt az szb elé.*

— A munkatársai bizalmán túl kap-e feletteseitől is elismerést?

— Többször volt erkölcsi, társadalmi és anyagi elismerésben részem. De számomra az a legnagyobb kitüntetés, hogy 24 éve élvezhetem a munkatársaim bizalmát.

Dávid József

Százegyedik születésnap

Kettős jubileum alkalmából köszöntötték a közelmúltban a szolnoki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának és nyugdíjas csoportjának képviselői szolnoki lakásán *Czinege Károly* nyugdíjas mozdonyvezetőt. Az elmúlt hónapban ünnepelte 101. születésnapját és azt, hogy ötven évvel ezelőtt vonult nyugdíjba.

A szakszervezeti bizottság tárgy- és pénzjutalommal kedveskedett Czinege Károlynak, aki idős korát meghazudtoló szellemi frisseséggel és egészségnek örvend. Vendégeinek felelevenítette élményeit, emlékezetes szolgálatait. Mesélt többek között arról a szolgálatról is, amikor *Szamuely Tibor különvonatát továbbította Hatvanból Szolnokra*, majd Kaposvárra.

Károly bácsi ötven évvel ezelőtt főmozdonyvezetőként vonult nyugdíjba. Felesége hét éve halt meg, gyerekei nincsenek. Egy nyugdíjas rokon házaspár ápolja, gondozza.

Földi József

Czinege Károly feleleveníti régi emlékeit

Kitüntetések

a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából országszerte bensőséges ünnepségeken köszöntötték a nőket. Ebből az alkalomból, kiemelkedő munkájuk elismeréséül sokan részesültek különböző kitüntetésben.

A MÁV Vezérigazgatóságon március 8-án rendezett kitüntetési ünnepségen *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet, majd *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója kitüntetéseket adott át. A ünnepségen megjelent *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

A nemzetközi nőnap alkalmából
— kiemelkedő szakmai és társadalmi munkájuk elismeréseként
— a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Daróczi Lajosné dajkának, Záhony MÁV napközi otthon és óvoda; Deme Károlyné daruvezetőnek, Gyöngyös MÁV kitérőgyártó ü.; Kurucz Istvánné pályamunkásnak, Hatvan—Füzesabony Pft.; Hoboth Lászlóné menetkedvezményi csop. vez.; Bp. vasútig.; Lukács Sándorné kertészeti szakmunkásnak, Debrecen MÁV Épület és hídfennt. főn.; Mohai Józsefné szerszámkiadó géplakatosnak, Rákosrendező KÜF; Patyi Józsefné szakácsnak, Veszprém Pft. főn.; Szabó Józsefné pörölyvezetőnek, MÁV északi jj. ü.; Tóth Jánosné pályamunkásnak, Dombóvár pft. főn.; Zoller Jánosné forg. oktatótisztnek, Miskolc KÜF.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Balla Eszter oszt. vez. nővért, Bp. MÁV kórház és közp. rend. int..; Bali Istvánné takarítónőt, Bátaszék üzemfőn.; Balog Zsigmond ügyint. csop vez., KPM vasúti főoszt.; Békési Gizella ügyint., Győr pft. főn.; Csehely Istvánné dajka-takarítót, Debrecen MÁV napközi otth. óvoda; Dudás Lajosné dísznövénykertész, csop. vez., Bp. MÁV épületfennt. főn.; Futtó Ottóné személyzeti ügyint., Székesfehérvár jj.ü.; Gécziné Földi Zsuzsanna műszerészt, MÁV BBFF; Gyöngyösi Józsefné takarítót, Füzesabony KÜF; Győrfi Jánosné anyaggazd. előadót, Debrecen MÁV építési főn.; Hati Istvánné kocsitisztitót, Szentes KÜF; Hollósi Péterné személyzeti vez., Balassagyarmat KÜF; Horváth Margit forg ügyint., Veszprém KÜF; Kovács Lászlóné takarítónőt, MÁV ÜGH; Kovács Sándorné főn. vez., Debrecen számvit. főn.; Spirkó Józsefné szabót, Dunakeszi jj.ü.; Szabó Jánosné takarítót, Nyíregyháza KÜF; Szili Antalné műszerészt, MÁV TBÉF; Vad Lajosné ügyint. csop. vez., Debrecen vasútig., Vilonya Sándorné dísznövény-kertész munkavez., Szeged épület- és hídfennt. főn.; Vörös Gyuláné szolg. főn., Bp. Vasútig. Számvit. főn.; Zilai Jánosné személyzeti nyilvántartót, Hatvan KÜF; Zsigmond Istvánné munkaügyi vez., Kecskemét pft. főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetésben részesültek: Börzsönyi Istvánné takarító, Szombathely KÜF; Budai Gyuláné raktárnok, Kazincbarcika KÜF; Garami Józsefné menetkedvezm. előadó, Miskolc jj. ü.; Horváth Jánosné árupénztáros, kiskunhalas KÜF; Koczó Jánosné daru- és tolópadvez., Landler Jenő jj. ü.; Kulcsár Jánosné rakt. vez., Vác szertárfőn.; Nagy Lajosné rakt. kiadó, Celldömölk MÁV építési főn.; Ódor Ferencné raktárnok, Győr KÜF; Rapp Frigyesné munkaügyi ügyint., Püspökladány KÜF; Seres Sándorné adminisztrátor, Kiskunhalas KÜF; Szb.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Álló Józsefné forg. szolg. tevőt, Kecskemét KÜF; Árpási Józsefné betan. munkást, Székesfehérvár jj. ü.; Balogh Józsefné pályamunkást, Pécs pft. főn.; Barkász Attiláné rakt. kez., Győr szertárfőn.; Begella Ferencné forg. tartalékost, Záhony üzemig.; Buzás Károlyné vizsg. főkalauzt, Bp. keleti igazg. részleg; Csete Tiborné oszt. kez, Pécs vasútig.; Danka Lajosné vasútrendészt, MÁV közp. orsz. osztószertárfőn.; Faragó Ferencné anyaggazd. csop. vez., Jászkisér MÁV építőgépjav. ü.; Frei Tiborné takarító csop. vez., Miskolc KÜF; Gerőcs Istvánné teljesítm. elszámolót, Záhony üzemig.; Gólya Erzsébet zenekari tagot, Debrecen MÁV zenekari főn.; Kiss Lajosné takarítónőt, MÁV BBFF; Kota Imréné betan. lakatost, Debrecen jj. ü.; Kovács Éva személyz. vez., Bp. Keleti vill. fennt. főn.; Küri Jánosné segédmunkást, MÁV jobbparti épületfennt. főn.; Kürtösi Magdolna terv-statisztikust, Hatvan—Salgótarjáni pft. főn.; Lábai Magdolna oszt. kez., KPM vasúti főoszt.; László Józsefné ügyint., Szombathely vasútig.; Lengyelné Lehner Helga gyors- és gépírót, északi jj. ü.; Lonszky Istvánné bérelszámolót, Bp. Keleti KÜF; Magyar Gyuláné rakt. vez., Kaposvár szertárfőn.; Makár Tiborné üzemelszámolót, MÁV jobbparti BBFF; Makrai Julianna segédkocsiint., Rákosrendező KÜF; Mándoki Józsefné ügyint., Bp. vasútig.; Mészáros Jánosné laboránst, Sopron vont. főn.; Michna Sándorné szociális ügyint., északi jj.ü.; Molnár Józsefné rakt. munkást, Miskolc osztószertár főn.; Mózes Péterné takarítót, Cegléd KÜF; Nagy Jánosné gépkez., Bp. MÁV magasép. főn.; Nagy Sándorné mozdonyszámadási ell., Debrecen KÜF; Nagy Sándorné ügyint., Záhony állomásfőn. TSZB; Pataki Lászlóné Ügyint., KPM vasúti főoszt.; Puczkó Klára esztergályost, MÁV TBÉF; Radics Lászlóné állomási levelezőt, Bp. Kelenföld KÜF; Rácz Józsefné rakt. kez., Debrecen ig. osztószertár főn.; Révay Sándorné rakt. kez., Dunakeszi jj.; Sándor Béláné vonatátvevőt, Szolnok KÜF; Sebestyén Jánosné takarítónőt, Nagykanizsa KÜF; Spala Józsefné rakt. kez., Bp. MÁV építési főn.: Szalai Lászlóné teljesítm. értékelőt, Dunaújváros üzemfőn.; Szász Ferencné kocsitakarítót, Mátészalka KÜF: Tajti Lajosné rakt. kez., Kecskemét szertárfőn.; dr. Tarsoly Zoltánné vasútüzemorvost, Debrecen MÁV ter. eü. közp.; Tatár Jánosné személyzeti ügyint., Vésztő KÜF; Tompos Jenőné pályamunkást, Sopron pft. főn.; Varga Józsefné segédmunkás csop. vez., Szolnok jj. ü.; Veress M. Gabriella művez., Bp. nyugati KÜF; Veres Mihályné munkaügyi ügyint., Záhony üzemig.; Zalavári Ernőné leltározót, Bp. MÁV hídép. főn.

Tisztségviselők kitüntetése

A vasutas-szakszervezet tisztségviselői, aktivistái közül négyen kaptak kormány-, illetve Szakszervezeti munkáért kitüntetést.

A Munka Érdemrend bronz fokozatát

kapta:

Mári Gábor, a Vasutasok Szakszervezete Szegedi Területi Szakszervezeti Bizottság politikai munkatársa,

Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát

kapta:

Vargáné dr. Kispál Mária, a Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Bizottság jogsegélyszolgálat vezetője, szakszervezeti bizalmi;

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát

kapták:

Simon Andrásné, a MÁV Biztosítóberendezési, Fenntart. Főn. távközlő műszerésze, szakszervezeti bizalmi, dr. Tegzes Erzsébet, a Vasutasok Szakszervezete Egészségügyi Szolgálat szakszervezeti bizottságának titkára.

Egy SZET-es közgazdász kálváriája

Az egyetem elvégzése után hetekig kilincselt állásért

Telefonon hívom Rákosrendezőt:

— Halló, üzemfőnökség? Fazekas Istvánnal szeretnék beszélni.

— *Már nem dolgozik nálunk.*

— Hogyhogy?

— Amikor elvégezte az egyetemet, *nem tudtunk a végzettségének megfelelő munkát adni.* A Központi Osztószertár-főnökséghez ment.

— Osztószertár-főnökség? Fazekas Istvánnal szeretnék beszélni.

— *Nagyon sajnáljuk, de már nem dolgozik nálunk.*

— Miért?

— *Mint közgazdászt nem tudtuk foglalkoztatni.*

— Hol találom?

— Az anyagellátási igazgatóságon.

KAPOTT EGY NAP GONDOLKODÁSI IDŐT

Végre a keresett hang jelentkezik, ám amikor a bemutatkozás után a munkájáról érdeklődtem, nem örült. Végül is létrejött a találkozás.

Fazekas István 35 éves fiatalember. Még néhány évvel ezelőtt Rákosrendező állomáson dolgozott fizikai munkakörben. A hatvanas évek közepén Dunakeszitől indult, s miután nem tudott elhelyezkedni a kárpitos szakmában, *Rákosrendezőn a vonatkísérethez vették fel.* Ma is szívesen emlegeti a régi munkatársakat: jó kollektíva volt, szerették, becsülték egymást. Aztán levelező tagozaton elvégezte a gimnáziumot, majd sorra letette a vonatvezetői, kezelői, forgalmi-kereskedelmi szakvizsgákat. Volt váltókezelő, majd vonatmenesztő térfelvigyázó. Társadalmi munkája miatt — KISZ-alapszervezeti, majd pártvezetőségi tag — elég sok időt töltött bent az állomáson. Egyik nap hivatta a személyzeti előadó: *lehet jelentkezni a szakmunkások előkészítő tanfolyamára, volna-e kedve a tanuláshoz?* A főnökség javasolja. Választhat a jogi, műszaki vagy közgazdasági szakterület között.

Fazekas Istvánt váratlanul érte a felkínált lehetőség, egyelőre nem tervezett újabb tanulást. De ha már szóltak... Tudta, hogy a jogi, műszaki pályát nem neki találták ki, maradt tehát a harmadik változat.

— *Kaptam egy nap gondolkodási időt* — mondja a közgazdász —, *aztán elindult a kocsi.* Miután az első szűrőn átmentem, következett az előkészítő tanfolyam. Nehéz időszak volt. Nagy problémát okozott a helyettesítésem. Nem volt közbeváltó, a konzultációk alkalmával összevissza csereberéltük a szolgálatot. Kevés volt az ember, baj volt a pihenőnapokkal, igaz a fizetésre nem panaszkodhattunk. *Az igazgatóság két konzulenst jelölt ki a számomra, komolyan vettem a tanulást.* Talán ennek is köszönhettem, hogy a százhúsz előkészítősből a megmaradt hatvan között voltam. Sokszor gondoltam, hogy én is kibukok, hiszen nem vagyok olyan jó fej. Legnagyobb csodálkozásomra mégis felvettek. Akkor már csak tízen voltunk, abból is nyolc a közgazdasági területre pályázó. Egyedül voltam vasutas.

NEHÉZ ÉVEK AZ EGYETEMEN

A sikeres felvételi után önbizalma megerősödött, és 1976 szeptemberében a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem nappali tagozatán megkezdte a tanulást. Furcsa érzés volt fiatal diákokkal iskolapadba ülni, bár ezt a helyzetet — a kollektíva segítségével — hamar megszokta. A tananyaggal azonban — különösen a matematikával és az idegen nyelvvel — már nehezebben boldogult. Az első félév „gyilkos" vizsgáin matekből megbuktatták, s ez nagyon elkeserítette. Nem csoda, hiszen mindig jó tanuló volt, a gimnázium levelező tagozatán jelesen érett. Felesége — aki ugyancsak közgazdász — és a tanárai tartották benne a lelket. Az nem is egyetemista, aki nem bukott — vigasztalták, s ő akkor elhatározta: *nem hátrál meg.*

A következő „krízis" a harmadik év végén jelentkezett. Zsúfolódtak a vizsgák, s az elméletet sehogysem tudta azonosítani a gyakorlattal. Többször is hajtogatta: *abbahagyom.* Ám ilyenkor a felesége rögtön reagált: *ha már eddig eljutottál, fejezd is be.* Egy év halasztást kért, s ez idő alatt Rákosrendezőn munkaügyi előadóként dolgozott. Aztán már simán ment a tanulás. Az ipari szak üzem- és munkaszervezési tagozatán végzett, diplomáját 1982. július 1-én sikeresen megvédte.

— A szakosodásnál volt egy kis problémám — emlékezik —, miután a munkahelyemen nem közölték velem, milyen beosztást kapok majd. Így aztán a „legkönnyebb" szakra jelentkeztem, ahol csak egy idegen nyelvet kellett tanulni. *Bizony jó lenne, ha a külső üzem, főnökség vagy igazgatóság közölné a munkás fiatallal azt is, hogy tanulmányai befejezése után, milyen munkakörben foglalkoztatják majd.* Ez szükséges iránymutató a szakválasztásnál.

MEGKEZDŐDIK A KILINCSELÉS

Ha van káderfejlesztési terv, ennek nem lehet akadálya. A budapesti igazgatósággal kötött tanulmányi szerződésben csak annyi állt, hogy Fazekas Istvánt az egyetem elvégzése után közgazdászként alkalmazzák.

A frissen végzett közgazdász azonban hiába jelentkezett az igazgatóság illetékes osztályán. Létszámzárlatra hivatkoztak, és tanácsolták: *menjen vissza Rákosrendezőre.* Milyen munkakörbe? Hát amilyet tudnak biztosítani. Rákosrendező körzeti üzemfőnökségen jeleztek is egy munkakört a forgalmi kereskedelmi kapcsolattartás, munkaszervezés területén. Tetszett volna a beosztás, *de csak két nap múlva adtak végleges választ. Közben ezt az állást betöltötték (?),* és Fazekasnak — 4000 forintos fizetéssel — felajánlották a munkaügyi előadói beosztást.

— *Mondtam, akkor inkább visszamegyek térfelvigyázónak vagy kocsivizsgálónak, ott többet keresek. Az egyetemi évek alatt átlagkeresetem alapján 5900 forintot kaptam. Az ügyintézéshez egyébként sem kell közgazdasági egyetemi végzettség.*

Ezután a Vezérigazgatóságon kopogtatott, s az oktatási osztály vezetőjének közreműködésével helyet kerestek a számára. Időközben a budapesti igazgatóság, tudomást szerezve a Vezérigazgatóság „beavatkozásáról", mégiscsak talált volna a pénzügyi osztályon egy beosztást.

A Központi Országos Osztószertár-főnökségen munka- és üzemszervező lett. Félt az új környezettől, a kollégákban azonban kellemesen csalódott. *Rögtön befogadták és vezetői megpróbálták (!) ellátni munkával.* Ugyanis útkeresőnek számított, ilyen beosztás eddig ott nem volt. (Azóta sincs.) A bért azonban biztosították, s így havi ötezerért dolgozott.

— Eleinte a számadóságokkal ismerkedtem, a fizikai munkások leterhelését vizsgáltam. Aztán felmerült egy lehetőség, hogy a szertár új raktárat kap, amelynek gazdaságos betelepítésére előzetes vizsgálatokat kellett végezni. Sok munkám volt benne. Végül abba kellett hagyni, mert kiderült, hogy nincs beruházási lehetőség.

Az Osztószertár-főnökségen — bár hivatalosan munka- és üzemszervező volt — megkérték, hogy ideiglenesen vegye át a gépkocsi ügyintézői munkakört.

— Két hónapig csináltam, s közben gyakran felötlött bennem a kérdés: *miért javasoltak az egyetemre, ha most meg nincs rám szükség?* Csak nem nyugodtam bele helyzetembe. Egy hivatalos megbeszélés alkalmával, megkérdeztem az anyagellátási igazgatóság gazdasági igazgatóhelyettesét: *nem tudnának-e foglalkoztatni a végzettségemnek megfelelő területen?*

Ezúttal szerencséje volt. 1982. szeptember 15-től az anyagellátási igazgatóság terv- és munkaügyi osztálya tervcsoportjában tervelőadóként dolgozik, *ez év januártól ideiglenes csoportvezetői megbizatással.* Fizetése ötezer forint, plusz négyszáz az ideiglenes megbizatás idejére. Ha megfelel és véglegesen csapatvezető lesz, marad az 5400 forint.

RÉVBE JUTOTT, ÚGY TŰNIK

— Elégedett?

— *Ebben a munkakörben már lehet hasznosítani a közgazdasági ismereteket.* Az elmélyült programozó munkához azonban személyi számítógép kellene. Tudom, hogy erre most nincs pénzügyi lehetőség. A manuális munka viszont sok időt elrabol, feszített munkatempót követel, és nem is igényel egyetemi végzettséget. *Félek, hogy elfelejtem, amit a számítógép alkalmazásáról tanítottak.*

Fazekas István — úgy tűnik — megtalálta a helyét. Jelenleg a fatelítő főnökségek gazdaságos termelésének, takarékos anyagfelhasználásának tervmutatóit vizsgálja. Ez az elfoglaltság a közgazdász számára is felelősségteljes munka lehet, hiszen a dombóvári, tokodi, püspökladányi fatelítő főnökségek termelési terve az elmúlt esztendőben közel 700 millió forint volt. A főnökségektől beküldött anyag- és időnorma, szűkített önköltségi terv felülvizsgálata tehát érdekes, izgalmas feladat. Még így is, a jobb technikai feltételek hiányával. S hogy Fazekas István elégedett-e?

— *Tudja* — válaszol kissé megkeseredetten —, *ha a tanulást ezekkel a tapasztalatokkal újra kellene kezdenem, nem vállalnám.*

Pálinkás Katalin

Három arc a kitüntetettek közül

Az ország más és más tájairól jöttek, hogy átvegyék a nőnapon a *Kiváló Vasutas* kitüntetést. Amikor a nevüket hallották, mindhárman úgy álltak föl, mintha még most sem hittek volna a fülüknek.

Tóth Jánosné vékony, halk szavú asszony. Még félórával a kitüntetés átvétele után is szinte csodálkozva forgatja a borítékot.

— *Most sem akarom elhinni, hogy engem, a pályamunkást kitüntettek. Nagyon meglepett ez.*

Látszik rajta, hogy még mindig zavarban van. Nehezen ered meg a szava.

— *Tizennégy éves koromban kezdtem a vasútnál dolgozni, mint vízhordó lány.* Az édesapám is itt dolgozott. Aztán amikor mondták, hogy állandóra is van hely, eljöttem pályamunkásnak. Azóta — ennek már harminc éve — ebben a beosztásban dolgozom, a dombóvári pályafenntartási főnökségen. *Csákányozunk, lapátolunk, tisztítjuk a pályát.* Nehéz a munka, de az évek során már megszoktam és megszerettem.

Otthon egy tizenhét éves kislány örül majd vele együtt a kitüntetésnek. Egyedül nevelte föl, és a munka, a háztartás mellett még a szakszervezeti mozgalomra is maradt energiája. Tíz esztendeje választották meg munkatársai szakszervezeti bizalminak. Szeretik az emberek, mert érzik, látják, hogy a szerény asszonyban nagy erő rejtőzik.

A kitüntetéssel járó pénznek már megtalálta a helyét, gáztűzhely lesz belőle, s a kislánynak is jut azért valami.

Deme Károlynét elkísérte a lánya is. Mindketten nagyon izgatottak.

— Már tegnap megtudtam, hogy miért hívtak meg ide a központi ünnepségre. De a férjemnek nem árultam el. Nagy lesz a meglepetés.

Hosszú pálya áll mögötte. Még 1950-ben kezdett el dolgozni, amikor egy párthatározat „elszólította a nőket a fakanál mellől" — mondja mosolyogva. — A Lenin Kohászati Művekben hirdettek a lányoknak, asszonyoknak darukezelői tanfolyamot. Én is jelentkeztem. Akkoriban a Váltógyár oda tartozott. Amikor elvégeztem a tanfolyamot, oda kerültem s azóta ott dolgozom, változatlanul a darun.

— Hogyan került a MÁV-hoz?

— *Egy átszervezés folytán. A Váltógyárat átvette a MÁV. A férjem is ott dolgozik, az egyik műszak vezetője.*

A Kiváló Vasutas kitüntetéssel egy egész élet munkáját ismerték el, jövőre, ha nyugdíjba megy, éppen harminchárom esztendőt tölt el a MÁV-nál. Életében egyetlen törést egy súlyos betegség okozott. Akkor már tizenkét esztendeje élvezte a szakszervezeti tagok bizalmát, s egyben nőfelelős is volt.

— *Nem volt mit tenni, vissza kellett adnom a megbizatást.* Úgy éreztem, nem bírom tovább. De a munkatársak ezt meg is értették.

Munkáját már korábban is több kitüntetéssel ismerték el. *Kétszeres kiváló dolgozó s vezérigazgatói dicséretet is kapott.* Boldogan beszél a munkájáról ma is, szereti a darut, a műhelyt, ahol annak idején a pályáját kezdte.

Zavarba jön, amikor arról faggatom, hogy mire költi a kitüntetéssel járó pénzt.

— *Hát biztosan lesz helye.*

A beszélgetés befejeztével sietve öltöznek. Gyöngyösig még sokáig tart az út, és előtte még szeretnének Pesten egy kicsit körülnézni.

Lukács Sándorné Debrecenből jött. Az ÉHF kertészeti üzemegységében munkavezető. Március 8-a náluk is nagyüzem, a vasutas férfiak onnét viszik a csokrokat a kolléganőknek.

Még ma is pontosan emlékszik arra a napra, amikor először jött dolgozni a vasúthoz.

— *Az édesapám itt dolgozott, aztán amikor eljött az ideje, elhozott engem is, hogy szem előtt legyek. A MÁV-hoz 1955. szeptember 1-én vettek fel.* Először mint segédmunkás dolgoztam, majd később betanított munkát kaptam. Azután 1973-ban jött a kertészeti tanfolyam, amikor elvégeztem, a kertészethez kerültem.

Ma már könnyű kimondani — elvégeztem a tanfolyamot. Akkortájt sokszor a könyvek fölött találta az éjfél.

— Az otthoni felkészülésnél az éjszakával pótoltam mindazt, amire a nappalból nem futotta. Szorgalmam volt hozzá, így sikerült a munkát, a családot és a tanulást együtt, egymás mellett ellátni, a különböző követelményeknek eleget tenni.

A szakszervezeti mozgalomnak is régi aktivistája. Éppen huszonöt esztendeje bizalmi.

— *Sokszor jönnek ügyeikkel, panaszaikkal és észrevételeikkel a munkatársak. Úgy érzem, bíznak bennem, és talán szeretnek is.* Együtt örültek velem, amikor megtudták, hogy a nőnapra kitüntetést kapok. Nem hiszem, hogy emiatt vagy másért irigyelnének.

Igaz, a kitüntetés mögött rengeteg munka áll. Lukács Sándorné vezetésével, még 1969-ben a kertészetben az elsők között alakítottak szocialista brigádot.

A családból ő az egyetlen vasutas. A fia az autószerelést választotta. Így sem került távol a közlekedéstől. Boldogan beszél a családjáról; az otthoni jó légkör, a segíteniakarás mind-mind szerepet játszott abban, hogy csaknem három évtizedes munka után ilyen magas kitüntetésben részesült.

Három arc villant fel a kitüntettek közül. Ha úgy tetszik, átlagemberek, akik évről évre a háttérben dolgoznak, s személyüket csak egy kitüntetés emeli ki a többiek közül. Dolgoznak tovább, ahogy eddig tették, a vasútért, a közösségért.

Lakatos Mária

Tóth Jánosné

Deme Károlyné

Lukács Sándorné

A vasút forintjai

Beszélgetés Mester Alajos vezérigazgató-helyettessel a vállalati gazdálkodás kérdőjeleiről

Aligha van manapság olyan nagyvállalat — és nemcsak Magyarországon, de szerte a nagyvilágban —, melynek gazdálkodását ne árnyékolnák be az energiaválság, a szükségszerű korszakváltás fellegei. E folyamatnak nem csupán szemlélői, hanem részesei is vagyunk; természetes tehát, hogy a legnagyobb magyar vállalatnál, a MÁV-nál ugyancsak éberen figyelik a bevételek és a kiadások alakulását. Ezen múlik, miként tehetünk eleget mindennapos feladatainknak, a vasút mennyire képes fejlődni, s mily' mértékben lesz mód javítani dolgozóink szociális, jövedelmi helyzetét.

Mester Alajos vezérigazgató-helyettes
(Laczkó Ildikó felvétele)

A kedvezőtlen jelenségeket ismerjük, ám azok forint-hátterét már kevésbé. S ha a részletek mélységéig nem kívánunk is listát sorolni arról: honnan mire mennyi telt — a tavalyi és az idei vállalatgazdálkodás néhány jellemző számát mégis megemlítjük. *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes lesz segítségünkre ebben; a MÁV-nál elsősorban ő foglalkozik a közgazdasági kérdésekkel.

A beruházásokat a MÁV fedezi

— *A vasút ma már nem élvezi, nem élvezheti azt a megkülönböztetést, amelyben még az ötödik ötéves terv időszakában is részesült* — mondja. — *Ma ugyanazok a népgazdasági szabályozók érvényesek ránk is, mint más vállalatokra.* A fejlesztés központi támogatása mind jobban mérséklődött, majd teljesen megszűnt. Amíg korábban beruházásainknak csupán 52 százalékát kellett saját forrásból fedeznünk, 1981-ben már 81 százalékát, jólehet az állami költségvetés még akkor is 1,1 milliárd forinttal támogatta fejlesztéseinket. Ez az összeg tavaly 70—80 millió forintra apadt, amelyet teljes egészében a MÁV Kórház rekonstrukciójára fordítottunk, az idén pedig már minden beruházást a magunk zsebéből fedezünk.

— Magyarán; mindinkább érvényre jut a vállalati jelleg . . .

— Szeretnék egy félreértést eloszlatni. *Vannak, akik úgy vélik, hogy a MÁV most válik vállalattá. Korábban is az volt, csak nagyobb részt kapott az állami támogatásokból.* Mint ismeretes, tavaly ősszel a személyszállítás központi árkiegészítése is tetemesen mérséklődött, s még sorolhatnánk mindazokat a változásokat, amelyek arra késztetnek, hogy a körülményekhez alkalmazkodva, egyre következetesebben gazdálkodjunk. Az immár mögöttünk tudott, 1982-es esztendőről szólva: ami a vasút bevételeit illeti, a személyszállítás lényegében nem tért el a megelőző év szintjétől, *a központi árkiegészítés a tarifaemeléssel arányosan csökkent.* Az áruszállításnál viszont hozávetőleg kétmilliárd forinttal nagyobb volt a bevételünk, mint 1981-ben: ez elsődlegesen a fuvar- és egyéb díjak emeléséből származott.

— De hát a szállítások, 1981-hez képest csökkentek, a személyforgalomban 4,2, az árufuvarozásnál pedig 4,3 százalékkal. Miként alakult a bevételi többlet?

— Noha számokat sorolok, remélem, áttekinthető lesz. Az árnövekedés hatására, azonos teljesítmény esetén *nem két, hanem három milliárd forinttal nőtt volna a bevételünk.* S ne feledjük: az alaptevékenységünk mellett egyéb — ipari, építőipari, kereskedelmi — feladataink is vannak; ezek 400 millió forinttal növelték a bevételeinket.

Mérsékeltebb lesz az idei nyereség

— A mérleg egyik serpenyőjébe tehát összességében 2,4 milliárddal került több. S miként változtak a kiadásaink?

— A kiadásaink 3,4 milliárd forinttal haladták meg az 1981. évit, tehát egymilliárddal jobban nőttek, mint a bevételek. Ennek hatására tavalyi nyereségünk is egymilliárd forinttal maradt el az előző évitől, s mintegy 6,6 milliárd forintot tett ki. Ez az összeg a tervezettnél is egymilliárddal kevesebb. Gazdálkodási helyzetünk nehézzé vált, a nyereségből a korábbinál kisebb fejlesztési alap képződött, *a részesedési alap is valamelyest csökkent — a szociális és munkavédelmi kérdésekben viszont igyekszünk nem visszalépni* . . . A kiadások növekedésében a legjelentősebb tétel a közgazdasági szabályozók változása volt, mert a termelési adó önmagában több, mint kétmilliárd forintot von el. További 600 milliót tettek ki az anyagár-emelkedések, és egyéb tényezők. Természetesen igyekeztünk ellensúlyozni a kedvezőtlen hatásokat: intézkedéseinkkel a szigorúbb költséggazdálkodásra ösztönöztünk — ebből 260 millió forintos megtakarítás származott —, a fenntartási költséget 400 millióval csökkentettük, s másutt is sikerült valamit lefaragni a kiadásokból. Summázva: *700 milliót tudtunk ily módon megtakarítani.*

— Mit kínál az idei esztendő?

— A személyszállítás további, több, mint tíz százalékos csökkenésével számolunk, s ha feltételezéseink szerint az árufuvarozásban a tavalyinál kisebb lesz is a visszaesés, de így is 2,2 százalékos mérséklődés várható, árutonnakilométerben. Bevételeinknél, ha mindent figyelembe veszünk — így a viteldíjak és a tarifák növelésének áthúzódó hatását is — 250 millió forint lesz a többletünk. Ez olyan egyenleg, amely tartalmazza azt is, hogy az anyagárok, a szabályozók az idén is változtak-változnak, miközben a fenntartásra fordított összegek mennyiségi okok miatt nőnek. *Költségeink körülbelül 1,8 milliárddal haladják meg a tavalyit, a nyereségünk tehát 1,5 milliárdnyival mérséklődik, s számításaink szerint mindössze 5,1 milliárd forint lesz.*

— Mindezt már-már sorscsapásként kell elfogadnunk?

— Van amit igen. Ilyen nagymérvű visszaesést a MÁV a legkörültekintőbb gazdálkodással sem képes maradéktalanul ellensúlyozni. *Ám a munkánkat megis eredményesebbé tehetjük,* nem közhely ugyanis, hogy változatlanul vannak belső tartalékaink.

— Aligha közömbös: mit érzékel mindebből a vasutasok népes társadalma?

— A gondokat mindenki érzékeli. Már azt is, hogy a népgazdaság más ágazataihoz hasonlóan, nálunk ugyancsak mérsékeltebb a bérfejlesztés: az 1982-es hat százaléknál is magasabbal szemben csak 2,8 százalékos. A csökkenő nyereség valamennyire a részesedési alapot is mérsékli, ám a legkedvezőtlenebb, hogy fejlesztésre lényegesen kevesebb jut. Azt viszont az idén is megemlíthetjük, hogy mindez a visszaeséssel arányosan nem érzékelhető a szociálpolitikában és a munkavédelemben. Például munkavédelemre tavaly alig több, az idén pedig alig kevesebb, mint 1,7 milliárd forint jutott: a különbség 18 millió forint csupán.

— A számok ismeretében mit vár a vállalat — a vasút — vezetése a különböző posztokon szolgálatot teljesítő vasutasoktól?

— Azt ugye nem kell hangsúlyoznom, hogy a terv céljaiból reá háruló részt kinek-kinek maradéktalanul végre kell hajtania. Ez természetes. Ám a mi erőnkből ennél többre is telne; eszközeink több utas és több áru elszállítására alkalmasak (miként a korábbi évek teljesítményei bizonyították). *Olyan piackutatást kellene végezni a szolgálati helyeken, úgy kellene kiépíteni és ápolni kapcsolatainkat a szállíttatókkal, hogy terveinket túlteljesíthessük.*

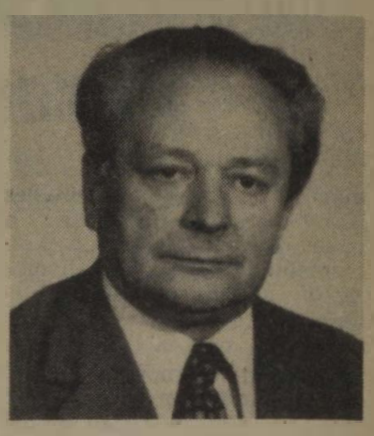
Az iparvágányokra nagy szükség van

— Hogyan segítheti a fejlesztés a fuvarszerzést?

— *Ha további iparvágányokat építünk, vagy a meglevőket korszerűsítjük, akkor évente legalább egymillió tonnával növelhetnénk az árumennyiséget.* Erre kimunkált koncepciónk van. Most 18 fuvaroztatónál lenne célszerű iparvágányt építeni, s csupán így évente 2,5 millió tonnával több árut vehetnénk fel. A teljességhez tartozik, hogy az iparvágány létesítése iránt fokozódik a fuvaroztató vállalatok érdeklődése is, *1982-ben például 57 cég kért engedélyt vágányépítésre.* Ebben bizonyára szerepük volt a szolgálati helyeknek, a megfelelő propagandának is. De ne keltsünk a valóságosnál rózsásabb hiedelmeket: a közeli években nem számolunk sem a személyforgalom, sem az áruszállítás jelentős növelésével. Igaz: szeretnénk visszahódítani a tőlünk elpártolt utasokat és fuvaroztatókat. Mégis úgy látjuk: a mostanihoz hasonló szinten maradunk a következő években.

Földes Tamás

Elhunyt Kummer István



Ötvennyolc esztendős korában, hosszú szenvedés után február 28-án elhunyt Kummer István elvtárs, az MSZMP MÁV Vezérigazgatósági Bizottságának tagja, az Építési és Pályafenntartási Szakosztály vezetője.

Távozásával fájdalmas veszteség érte a vasútüzemet. Olyan vezetőt vesztettünk el személyében, aki életét a vasútnak szentelte. Ennek érdekében úttörő szerepet vállalt a korszerű pályaépítési és fenntartási technológiák kidolgozásában és alkalmazásában.

Életpályája összekapcsolódott a munkásmozgalommal. Aktív társadalmi tevékenysége során dolgozott a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségében és a budapesti területi bizottságban. Hosszú időn át tevékeny tagja volt a KTE vasútépítési és pályafenntartási szakosztály vezetőségének.

Közismerten kiemelkedő szakmai és politikai tevékenységéért többek között a Munka Érdemrend arany fokozata, a Haza Szolgálatáért Érdemrend arany fokozata és számos egyéb kitüntetésben részesült. Kummer Istvánt március 11-én nagy részvéttel temették el az újpesti temetőben.

Új oktatási modell Szombathelyen

Számítógép a képzés szolgálatában

A dominóasztal Csór—Nádasladány állomás mintájára készült. A vonatforgalmat számítógép imitálja. A berendezések mellett érdeklődő és kíváncsi forgalmi szolgálattevő tanulók.

— *A Sária-expressz 200 km-es óránkénti sebességgel halad át az állomáson* — mondja a számítógépet irányító *Nagy Miklós*, az oktatási főnökség vezetője.

— *Nagyon jó ez így* — válaszolja *Nagy Róbert*, a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség vezetője, aki a dominóasztalnál mutatja a „fogásokat". — Ezzel a sebességgel gyorsabban be tudjuk mutatni a különböző forgalmi műveleteket a tanulóknak.

Közben az egyik szerelvény nem fér be az állomásra. Szétszedik, tolatóvonattá alakítják át. Bemutatnak áramkimaradást és váltófelvágást is. Minden olyan műveletre sor kerül, amelyet az élet hoz magával . . .

— Hogyan is kerültek ezek az oktatási modellek az oktatási főnökség egyik tantermébe? — kérdezem.

— Néhány esztendővel ezelőtt merült fel annak a gondolata, hogy a tornacsarnokban kellene egy modellvasutat felépíteni a gyakorlati képzés megkönnyítésére — adja a magyarázatot Nagy Róbert. — *Ez nagyon költségesnek mutatkozott és a tornacsarnokot is elveszítettük volna.* A helyszíni gyakorlatok viszont a vonatforgalmat akadályozták és elég sok időt igénybe vettek.

— *Ekkor javasoltuk ezt az oktatási modellt* — folytatja tovább a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség vezetője. — A berendezés elkészítésében a programok kidolgozásában segített a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kara. A MÁV ezekre a berendezésekre 3 millió 400 ezer forintot fordított. *A számítógép akár 600 kilométeres óránkénti vonatsebességet is imitálhat.* Így haladhatott át a Sária-expressz Csór—Nádasladány állomáson 200 kilométeres sebességgel. . .

— Kiket oktathatnak a december közepén ideiglenesen üzembe helyezett — az országban egyedülálló — oktatási modellen? — fordulok Nagy Miklóshoz.

— A forgalmi személyzeten kívül továbbképezhetjük az oktató tiszteket és a műszerészeket. Alkalmas a berendezés a vasúti munka népszerűsítésére a diákok és a felnőttek körében, valamint a számítógép-programok gyakorlására is.

Sz. Jakab

SOKAN VÁRJÁK

Átkerül-e a ruharaktár Szécsényből Balassagyarmatra?

Balassagyarmattól 19 kilométerre, Szécsényben van a balassagyarmati szertárfőnökség IV-es számadósága. Szabadnapokon ide vonatoznak a környék vasutasai az egyen- és védőruhákért. E sorok írója Verőcemarosról (89 kilométer) rázatta be magát Szécsénybe.

Molnár István, a ruhakiosztó telephely raktárvezetője 1945-től dolgozik a szertárfőnökségen. A IV-es számadóságot 1979-ben hozták létre Szécsényben. Azóta naponta ingázik Balassagyarmat és Szécsény között.

A számadóság látja el egyenruhával Szécsény—Ipolytarnóc, Szécsény—Balassagyarmat—Szokolya, Balassagyarmat—Galgamácsa és a Diósjenő—Romhány közötti vonalakon dolgozó vasutasokat, valamint a váci pft-főnökség III., IV. és V. főpályamesteri szakaszait, a bal parti épületfenntartó főnökség 5. és 7. építésvezetőségejt, a bal parti BFF távközlőmesteri szakaszát és a balassagyarmati szertárfőnökség valamennyi dolgozóját.

— Telephelyünkön kulturált körülmények között szolgáljuk ki a vasutasokat — mondja a raktárvezető. — Az egyenruhákat külön próbafülkében lehet felvenni. Mi a körzeti üzemfőnökségtől minden évben név és méret szerinti ruhaelőirányzási jegyzéket kapunk. Ennek alapján sablonösszesítőt készítünk, amelyet elküldünk a Nyugati VI. osztószertárfőnökséghez. Onnan szertárfőnökségünk saját gépkocsiján szállítja a ruhákat ide Szécsénybe. Utána írásban értesítjük a dolgozókat, hogy milyen egyen- és védőruháért jöhetnek telephelyünkre.

Csaba Mihály, a balassagyarmati szertárfőnökség vezetője irodájában fogadott. A tapasztalt szakember az idén vonul nyugdíjba.

— Szeretném, ha még nyugdíjba vonulásom előtt megoldható lenne, hogy a ruharaktár Szécsényből Balassagyarmatra kerüljön — mondja. — *Sok dolgozó örülne ennek, hiszen akkor nem kellene annyit utazgatni.* Az üzemfőnökség dolgozói havonta egy alkalommal úgyis részt vesznek itt szakmai oktatáson. Akkor egyben átvehetnék az egyenruhájukat is. Nem kellene egyetlen nyakkendőért esetleg száz kilométert utazni.

— *Van remény arra, hogy áthelyezik a raktárt?*

— Sajnos, az eddigi tárgyalások kudarccal végződtek. Egyelőre nincs rá lehetőség, hiszen a szertárfőnökségnek nincs helyisége, az üzemfőnökség pedig — a számításba vehető épületrészeket más célokra foglalta le. A dolgozókat ez nem nyugtatja meg, *de reméljük, hogy panaszukat előbb vagy utóbb orvosolják!*

Radnai Ketykó István

„Palota az üveghegyen"

Még novemberben véletlenül sodródtam az új bólyi vasútállomás műszaki átadására utazó ügyintézők társaságába, a mohácsi vonaton. Ők mesélték, hogy két évvel ezelőtt — vonalbejárás alkalmával — „szúrt szemet" a mohács—pécsi vasútvonal 1858—1860-ban épült, megrokkant, elhasználódott bólyi állomásépülete.

Bóly vasútállomás kereskedelmileg a Baranya-háromszög nagy haszonnal üzemelő mezőgazdasági felvevőhelye. Nemcsak belföldi, de jelentős nemzetközi áruforgalom fémjelzi: *vetőmag, élő állat, műtrágya, gépek.*

A bevágásba süllyesztett pálya mellé emeletes állomást építettek annak idején — fenn a forgalmi iroda és a főnöki lakás, lenn tágas raktárak, főleg expresszáru részére. A mai követelményeknek nem megfelelő elrendezésű, elvizesedett állomásépületet a bólyi tanács költségvetési üzeme újította fel tizennyolc hónap alatt, ötmillió forintért.

Péter István állomásfőnök fogadta a kivitelező vállalat és a vasút képviselőit. Körbe vezetett — nyitogatta az új zárakat —, magyarázta a még bútorozatlan helyiségek rendeltetését, s hogy még milyen felszerelés, tábla, eszköz hol kap helyet, ha némi késés után megérkezik. A földszintre költözött most a főnöki iroda, a forgalmi, az utasváró, a kisáru-raktár, a raktárnoki és árupénztári helyiségek, tágas mosdóval. *Az emeleten három szolgálati lakást alakítottak ki,* melyek a tetőbeépítés lehetőségével élve kétszintesek, azaz belső tölgylépcső vezet a halból a felső szobákhoz. Egy fürdőszoba lenn, és egy fürdőszoba fenn — levegős előszoba . . . *Pécsi viszonylatban is lurus.* Vilupál — mész — festék tisztaságszaga szorítja vissza az ámulat hangjait . . .

Csakhamar kiderül, hogy a főnök felesége, Ági, ismerősöm Pécsről. Megörülünk egymásnak. Tőle tudom, hogy ez a „palota üveghegyre" épült . . . Az óperenciás falusi latyak — embert, állatot, gépkocsit — marasztaló sivárságán innen — az üveghegyi palotából — indulnak útra a hat kilométerre levő faluba élelemért, kultúráért, sőt iskoláért — és gyógyszerért is — naponta . . . *Pontosabban csak Péterék, hiszen a másik két lakás még üres.*

Ági vasutas család gyermekeként, a tisztképző után került Mohács állomásra forgalmi szolgálattevőnek. A fészekrakás nehézségeit s fiának napközbeni elhelyezésének gondját nem tudta megoldani — ezért levetette a vasutas egyenruhát, s az országút túloldalán — otthonukkal szemben — a Bólyi Mezőgazdasági Üzemben helyezkedett el. Reggelente férje személygépkocsin viszi a nyolcéves kisfiút az iskolába. Délután Ági a soros sofőr, s hozza a teli üdítős ládákat . . .

A másik nagy probléma az állomáson az ivóvíz. A mezőgazdasági területek permetezése, műtrágyázása már annyira telítette a talajt, hogy hiába tisztítják, szűrik a kutakat, azok csak nagyon kevés időre adnak gyermekek számára is iható vizet. Így, az állomásiak berendezkedtek a „ládás" üdítőkre — becsületkasszás alapon . . .

Pedig víz az állatoknak is kell. Ági ugyanis megpróbálkozik a vidéki pénzcsinálás lehetőségével: *állatokat nevel.* Tizenhét „tiszta élő gyapjú bála" — ma még négy lábon és kevésbé tisztán — béget a karámban s két boci kérődzik a mini istállóban.

A háromtagú Péter család Bólyban, pontosabban Bóly állomáson él, s újság, rádió, telefon, televízió informálja őket a világról. Az állomásépület előtt a saját kezűleg ültetett ezüstfenyők, örökzöldek díszlenek.

Klencz Tiborné

Ha a téma „húsba vágó"...

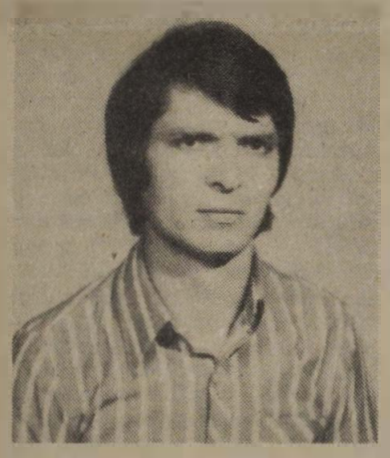
Szocialista brigádvezetők tanácskozása az Északi Járműjavítóban

Amikor *Vámos Béla* a szocialista brigádvezetők munkahelyi tanácskozásán hozzászólásában fantasztikusnak nevezte a MÁV Északi Járműjavító Üzem 1983. évi tervszámait, kijelentését komolyan gondolta. Az azonban egy pillanatra sem fordult meg a fejében, hogy a követelményeket lehetetlenség teljesíteni. Csak hát — mondta —, ha figyelembe vesszük a körülményeket, a teljesítés nagyon nehéz lesz, mert kísérletezésre nincs lehetőség.

Nem siránkoztak

A további vélemények viszont arról tanúskodtak, hogy kísérletezés helyett van valami más: *összefogás*. A tanácskozás egyik legnagyobb értéke éppen az volt, hogy a hozzászólók — az üzemi és lebontott brigádfeladatok ismeretében — a saját dolgaikról beszéltek. *Nem siránkoztak az „objektív" nehézségeken, hanem azt mérlegelték, hogy brigádjuknak mit kell tennie a gondok enyhítéséért.* A jelenlévő százharminc szocialista brigádvezető közül sokan ilyen szellemben tették szóvá az akadályokat is, amelyek egy részét önerőből, szervezési intézkedésekkel, a munkakapcsolatok erősítésével meg lehet szüntetni.

Az év közben jelentkező és sokasodó problémák ellenére az üzem maradéktalanul teljesítette, egyes mutatóknál túlteljesítette az 1982. évi termelési, fejlesztési, szociálpolitikai célkitűzéseket. *A munka termelékenysége 102,8 százalékra nőtt, a járműjavítási tervet 103,6 százalékra, a teljes termelési tervet 102,7 százalékra teljesítették.* A különböző műszaki és szervezési intézkedések nyomán javult az üzemből kikerülő mozdonyok üzembiztonsága, csökkent az üzem munkájára visszavezethető jármű- és fődarab-meghibásodások száma. Rendkívüli intézkedésekkel elérték, hogy a költséggazdálkodás az előírt terven belül maradt, s az idegen feles munkák árbevétele 160 százalékra, 3 millió forint többlettel zárult.



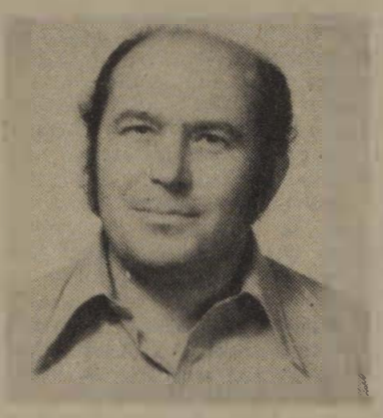
Vámos Béla

Mindezekről a tanácskozáson *Balogh Sándor* üzemigazgató úgy nyilatkozott: *elsősorban a szocialista brigádoknak köszönhető, hogy úrrá lettek a nehéz helyzeten*, s hogy a dolgozók megértették a munkaidőn túli szerződéses munkavállalás üzemi érdekét. Ezt az ösztönző formát 1982-ben vezették be a létszámhiány pótlására. A szerződéses megállapodást konkrét munka elvégzésére kötik a dolgozókkal, amelyet munkaidőn túli többletként, saját területükön végeznek. Ilyen foglalkoztatásban — ha szükséges volt — több szocialista brigád töltötte műhelymunkával a szabad szombatot, vasárnapot. *A feszített munkatempó azonban — szerencsére! — nem párosult a lazaságokkal.* Ellenkezőleg. Javult a munkafegyelem, csökkent a balesetek száma, erősödött a dolgozók kezdeményezőkészsége. Ez utóbbi megmutatkozott abban is, hogy 20 százalékkal több újítást adtak be az előző évinél. Az újításból eredő élőmunka-megtakarítás pedig 23 ezer óra volt. Tizennégy dolgozó *„kiváló újító"* lett, három bronz, négy ezüst és hét arany fokozatú kitüntetést kapott.

Alapító brigádok

— Felmérhetetlen az a hatás — mondta az igazgató —, amelyet a szocialista brigádmozgalom gyakorol a tagok egyéni és közösségi magatartására, az általános és szakmai műveltség fejlesztésére, az egészséges versenyszellem kibontakoztatására, a jobb teljesítmények ösztönzésére, az emberi kapcsolatok, a munkahelyi légkör kedvező alakulására.

A szocialista brigádmozgalomnak az Északi Járműjavító Üzemben is negyedszázadra visszatekintő hagyományai vannak. *A hatvanas évek elején tizenöt brigád nyerte el először a szocialista címet, de néhány év múlva már száznál*



Mihály József

is többen voltak. Az 1976—77-es esztendő válságos időszaknak számított. Jó szakmunkások távoztak az üzemből, s helyettük nem mindig sikerült hasonló képzettségű dolgozókat felvenni. A csúcsszám — 148 brigáddal — 1978-ban jelentkezett, igaz, akkor a létszám is kedvezőbb volt. Az utóbbi években a brigádok száma csökken. Okai: az idősebbek nyugállományba vonulása, néhány üzemi osztály összevonása, valamint a minimálisra csökkent taglétszámú brigádok „beolvadása" más közösségekbe. *Jelenleg az átlaglétszám 59 százaléka alkot 130 szocialista brigádot.*

Közülük többen alapító brigádoknak vallhatják magukat. Ide sorolható a *Radnóti Miklós* és a *Landler Jenő* szocialista brigád is. Vezetőik: *Vámos Béla* és *Mihály József*, március 25-én, a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán mindketten küldöttként képviselik az Északi Járműjavító Üzemet.

Az alapító brigádokról *Szabó József* munkaverseny-felelős a következőket mondta:

— Bár az eltelt két évtized alatt a személyi összetételben történtek változások, és akadtak visszahúzó jelenségek is, *a brigádoknak mindig volt annyi erejük, hogy a színvonalat tartani, javítani tudják.* Akik egyszer komolyan és felelősséggel részt vállaltak a brigádmozgalom munkájából, azok többé nem akarnak kívül kerülni — és nem is tudnak rosszul dolgozni. Példájuk nyomán fejlődnek, munkájukhoz kapcsolódnak az újabban létrejött közösségek is.

Hogyan tovább?

Az üzemi tanácskozás parázs hangulata — amely az idei tervfeladatok megbeszélése során kialakult — már lecsillapodott, a „húsba vágó" téma azonban, azóta sem hagyja nyugodni a brigádokat. Vitatkoznak, véleményt cserélnek és önmaguktól, egymástól százszor is kérdezik: hogyan lehetne az objektiv nehézségeket leküzdeni?

Mit követel az Északi Járműjavító Üzemtől az 1983-as esztendő? Mindenekelőtt három százalékkal magasabb tervteljesítést, s ez magában hordozza a minőségi mutatók javítását is.

Az üzem költséggazdálkodását például alaposan megterheli a V. 43. sor. mozdonyok forgóváz-fogaskerekeinek cseréje, amelynek hiánya a múlt esztendőben oly sok problémát okozott. *Egy garnitúra fogaskerék költsége mintegy félmillió forint, s legalább 40-50 cserére lenne szükség.* Keresik a megoldást a Tc. motorok házilagos javításának kapacitásbővítésére is, amellyel ötvenszázalékos költségmegtakarítást érhetnek el. Ez azért is fontos, mert több száz tételről van szó. A súlyos gondok enyhítésére tovább szélesítik a házilagos gyártású anyag- és alkatrészek körét. A létszámhiány is állandó gondot okoz. A bejárati kapunál munkaerő-felvételi tábla hirdeti: *betanított és segédmunkásokat, villany- és motorszerelőket, hegesztőt, forgácsolót és darust az üzem azonnal felvesz.* A jelentkezők azonban nem tolonganak, és nem is mindig felelnek meg. Így tehát: ez évben is nagy segítséget jelent a szocialista brigádokkal kötött szerződéses megállapodás, a munkaidőn túli foglalkoztatásra. Jó dolog az is, hogy a *Mechwart András Szakközépiskola* végzős tanulói közül tizenketten az utolsó három hónap gyakorlati idejét a forgóvázjavítás területén töltik. Balogh Sándor üzemigazgató kérte az itt dolgozó szocialista brigádokat: *fogadják úgy a fiatalokat, hogy szívesen maradjanak véglegesen az üzem kötelékében.*

Összehangoltan

A munkáskollektívák jól tudják, hogy ilyen nehéz körülmények között, fokozott jelentősége van a szocialista munkaversenynek, az összehangolt csapatmunkának. Ezért termelési vállalásaikban — amelyek év közben rugalmasan módosíthatók és kiegészíthetők — problémamegoldó, konkrét feladatokat jelöltek. Alakulóban van a verseny szélesebb körű kibontakozása is: ez évben a főművezetők, művezetők egyéni versenyéhez csatlakoznak a munkafelvevők, normások, technológusok, és bekapcsolódnak a mozgalomba az eddig „kívülálló" műszaki szakemberek is.

Vámos Béla és *Mihály József* elmondották, hogy ha szót kapnak a tanácskozáson, arról is beszélnek majd, hogy a tervek feszítettek ugyan, a gondok nagyok, de a feladatot mindenképpen megoldják.

Pálinkás Katalin

Közös erővel a fizikai és műszaki dolgozók együttműködéséért

A pályázat jó lehetőséget kínál az anyag- és energiatakarékosságra

A közelmúltban immár harmadszor hirdette meg a SZOT munkahelyi kollektívák, munkások és vezetők részére a „Közös erővel a fizikai és műszaki dolgozók együttműködéséért" című pályázatot. Amíg az első pályázatra az ország valamennyi vállalatától befutott 116 dolgozatnak a fele, 58 vasutasoktól érkezett, addig a második alkalommal a beküldött 182 pályadolgozatból már 115 készült vasúti témában. Ezeknek a dolgozatoknak a jelentős része a gyakorlatban is hasznosításra került. De még több azok száma, amelyek nagyobb megtakarítást eredményező központi intézkedésekhez, üzem- és munkaszervezési, technológia-korszerűsítési kezdeményezésekhez, újítások kidolgozásához adtak hasznosítható ötleteket. Nem lebecsülhető haszna a fizikaiak, műszakiak együttműködésének az sem, hogy a módszerek kidolgozása során áttanulmányozott szakmai irodalom révén egyfajta önképzési kényszer is érvényesül. Másrészt a szakszervezeti bizottságok termelést, gazdálkodást segítő, mozgósító munkájához ezen keresztül is konkrét lehetőségeket adnak.

Ajánlások mindenkinek

A mostani pályázatot még a múlt évben hirdették meg, melynek alapvető céljaként — a korábbi kereteket kissé szűkítve! — *az anyaggal, energiával, munkaerővel való takarékosságot a másodlagos nyersanyagok szélesebb körű hasznosítását jelölték meg.* A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége mellett működő műszaki-gazdasági bizottság is ennek szellemében adott ajánlásokat a középirányító szakszervezeti szerveknek, szakszolgálatoknak. Bár a dolgozatok beküldési határideje szeptember vége, úgy érezzük, nem árt, ha a feladatokra, lehetőségekre ezúton is felhívjuk a pályázók figyelmét.

— Kétségtelen, hogy a forgalom lebonyolítása során, a közlekedésbiztonsági és munkavédelmi előírások szigorú betartása miatt, a vasutas dolgozóknak nincs mindig lehetőségük a gazdaságosság mérlegelésére, *de ha az energiaköltségek milliárdjainak akár csak tized százalékát is megtakarítjuk, több tíz millió forint kiadásától mentesítjük a vasutat* — mondotta *Tóth János*, a műszaki, gazdasági bizottság vezetője. — Ezt az évet a vasút vezetői a személyszállítás évének nyilvánították. Ennek keretében a kulturált utazás feltételeire helyeződik a hangsúly. Ennek egyik legjelentősebb összetevője a vonatok menetrend szerinti közlekedtetése. Kétségtelen, hogy az utóbbi hónapokban a vasúton örvendetesen javult a menetrendszerűség, *azonban még így is több mint húsz perc a gyorsvonatok átlagos késése, a személyvonatoké pedig megközelíti a harminc percet.* Ezek csökkentéséhez fontos érdeke fűződik a vasútnak, de közvetve a népgazdaságnak is. A késések csökkentésének máshol is alkalmazható, s a gyakorlati élet által igazolt módszereinek kidolgozásához tehát a pályázat jó lehetőséget kínál.

— *A vasút takarékossági célkitűzéseinek megvalósítását a műszaki, gazdasági bizottság rendszeresen elemzi* — folytatta. — Az ajánlásokat ennek tapasztalatai alapján adtuk ki. Természetesen a pályázaton az üzemvitel zavartalanságát, a szállítási technológia minőségének javítását, a technika és a tudományok által megteremtett lehetőségek jobb kihasználását szolgáló javaslatok, takarékossági törekvések, szervezési intézkedések eredményességét bemutató dolgozatok élveznek előnyt. Ennek azonban a jobban megszervezett építési és javítási technológiák kidolgozása és bemutatása éppen úgy szerves része, mint a rakott vasúti kocsik optimális fuvarozási útvonalon történő továbbítását, a kerülő útirányok igénybevételének a lehető legkisebb szintre szorítását ismertető kollektív pályamunkák. A pályázók figyelmét különösen szeretnénk a tehervonatok terheléseinek javítására irányítani. Igaz, sokszor elmondtuk már, hogy az üresfutás nemcsak többletköltséget jelent a MÁV-nak, hanem szállítási kapacitás-kiesést is eredményez. A hálózati üresfutások értékelése során gyakran elhangzik: *ha csak egy százalékkal tudnánk csökkenteni az üresfutás kilométereit, az energiaköltségek szempontjából 150 millió forintnyi kiadástól mentesíthetnénk a vasutat.* S akkor még az egyéb költségekről — melyek szintén jelentősek — nem is szóltunk!

A jelzők előtt sok a feltartás

A vasút vezetői két éve megjelentettek egy szerény, de igen hasznos kiadványt a takarékosságról. E szerint, ha vonatainkat a norma szerinti terheléssel közlekedtetjük, akkor minden századik vonat energiaszükséglete megtakarítható. E számítás igazát több évtizedes vasúti végrehajtószolgálati és vezetői tapasztalataim is igazolják.

Az információs jelentések tematikus fejezeteiben a múlt évben többször is jelezték, *hogy a jelző előtti feltartóztatások a központi rendelkezések ellenére se mindenütt csökkentek.* Nem ritka az az üzemfőnökség, melynek mozdonyvezetői csak egyetlen szolgálatban másfélszázszor kénytelenek a különböző vonalakon megállni. Van azonban olyan igazgatóság is, ahol a menetdiagramok elemzését komolyan veszik, s a szükséges intézkedések sem maradnak el. Érdemes megemlíteni: *egy gyorsvonat jelző előtti indokolatlan megállítása mintegy 250-300 forintos fölösleges kiadást jelent a MÁV-nak.* Éppen ezért egy-egy dolgozat előkészítéséhez jó lehetőséget ad a jelző előtti fölösleges feltartóztatások vizsgálata, a mozdonyvezetők, menetirányítók, forgalmisták, üzemfőnökségi és igazgatósági műszaki szakemberek, szocialista brigádok ezirányú együttműködési tapasztalatainak összegzése. De az idegen vagy OPW-s kocsikkal való gazdálkodás, a megrakható javításos kocsik jobb igénybevétele, a határállomásokon a teher- és személykocsik gondos műszaki előkészítése révén a visszavétel megtagadásának mérséklése vagy a pályaépítés miatt elrendelt vágányzáridők betartása, azok ellenőrzésének tapasztalatai mind-mind olyan témák, amelyek kellő gyakorlati rálátás, a fizikaiak és műszakiak alkotó együttműködése esetén feldolgozásra kerülhetnek, s a vasút munkáját segíthetik. *Elsősorban azért említettem a vonattovábbítással összefüggő témákat, mert a vasút legnagyobb anyag-energia költségei is ezzel összefüggésben merülnek fel* — mondja Tóth János.

Takarékoskodni mindenütt lehet

— Vannak, akik úgy látják, hogy mivel 1983 a személyszállítás éve, a takarékosság nem elsődleges szempont. Kétségtelen, hogy valamiféle rosszul értelmezett takarékoskodásnak a személyszállításban nincs létjogosultsága, mint ahogy más területen sincs. Azonban még, ha kisebb mértékben is, mint az áruforgalomban, *itt is vannak belső tartalékok a szállítási ráfordítások csökkentésében.* Természetesen úgy, hogy az utasok elvárásainak is eleget teszünk. A teljesség igénye nélkül említem csak a helyes állomási előfűtési technológiát, a menetközbeni túlfűtés elkerülését, főként ingavonatok, mentesítő és rendkívüli szerelvények üres futtatásának csökkentését.

Összegezve: a vasút energiára és anyagokra kifizetett költségei a legnagyobbak. *Valamennyiünk közös érdeke, hogy a lehető legoptimálisabb szintre hozzuk ezeket a kiadásokat.*

Orosz Károly

VÁGÁNYFELÚJÍTÁS

Békés állomáson a közelmúltban részleges vágányfelújítást végeztek. Ezt a megnövekedett forgalom tette szükségessé. Az állomás kocsifeladásában további emelkedés várható (Tóth Zoltán felvétele)

Képzőművészeti kör Záhonyban

Záhonyban, a területi szakszervezeti bizottság támogatásával a közelmúltban amatőr képzőművészeti kör alakult, amelynek tizennyolc tagja van. A legtöbben vasutasok. A kör tagjainak eddigi alkotásaiból reprodukciós kiadvány jelent meg, amelynek célja a képzőművészetet kedvelők figyelmének felkeltése a kör munkája iránt.

A vasutasnapra körzeti kiállítás rendezését tervezik. (Képünkön: a kör tagjai gyakorlás közben.)

A forgalmista kedves mosolya

Kedves, olykor megható látvány, amikor a pályaudvarokon az utasok rokonaiktól, ismerőseiktől búcsúzkodnak, majd a vonat indulása után önfeledten integetnek egymásnak.

Megfigyelhető, hogy a lelkesebb távozók sokszor még akkor is integetnek, amikor kísérőik már kikerültek a látóhatárból. Ilyenkor annak lengetik zsebkendőjüket aki éppen a közelükben van.

Március 4-én egy korosabb német házaspár indult a Hungáriával. A „szili" erőteljes gyorsulása hamar távolba hagyta a néni és a bácsi kísérőit. De azok csak nem tágítottak, az ablak mellől. S amikor megpillantották a forgalmistát, aki feszes vigyázállásban várta, hogy az utolsó kocsi is elhaladjon, neki is búcsút intettek. A vörössapkás vasutas kedveskedő mosoly kíséretében egy kézmozdulattal viszonozta a két utas gesztusát.

(séra)

A lakásjuttatás új rendszere (2.)

Lakbér, térítési díjak az új szabályok szerint

A felmérés alapján készült lakbérközlési lapot a kezelő 1983. március 31-ig köteles a bérlőnek átadni. A bérlő a lakbérközlés ellen, az átvételtől számított 15 napon belül észrevételt tehet. A határidő-mulasztás 1983. június 30-ig alapos okkal kimenthető, ezt követően azonban jogvesztéssel jár, nem szabad foglalkozni vele. Az indoklással ellátott észrevételt a vasútigazgatóság pénzügyi osztályához kell címezni, de a lakbérközlő lapot kibocsátó kezelő szervnél kell benyújtani, a lakbérközlő lap melléklésével.

Az igénylőlapot a kezelő adja ki

A lakbérrel kapcsolatos szociális támogatáshoz szükséges *igénylőlapot* külön kérelemre (tehát nem hivatalból) a kezelő adja ki a lakbérközlés „jogerőre emelkedése" után. Az igénylőlapot legkorábban a lakbérközlés átvételétől számított 15. napot, illetve az észrevétel elbírálását követően szabad kiadni. *Az igénylőlap kérésekor be kell mutatni a lakbérközlő lapot,* melyre — valamint a lakbérközlő lap kezelőnél maradó példányra — rá kell írni az igénylőlap kiadását, az átvételt pedig a kezelőnél maradó példányon el kell ismertetni.

Az igénylőlapot a kezelő az I. pont kitöltése és lepecsételése után adja át. A II. pont kitöltése és eljuttatása a szociális támogatást igénylő feladata. Egy lakbérközlő lap alapján csak egy igénylőlapot lehet kiadni, kivéve, ha a rontott példányt visszaadják és megsemmisítik, elveszett igénylőlap nem pótolható.

A természetes elhasználódás folytán javíthatatlanná vált lakásberendezést a bérlő kicserélheti. A csere szabályai a következők: a kezelő a bejelentés alapján ellenőrzi, hogy a lakásberendezés természetes elhasználódás és nem rendeltetésellenes használat vagy karbantartási kötelezettség elmulasztása miatt szorul cserére. *Előterjesztése alapján a vasútigazgatóság műszaki osztálya engedélyezi a cserét.* Előzetes engedély nélküli cserénél a bérlő térítésre nem tarthat igényt. A térítés mértéke a következő: határozatlan időtartamú, valamint a legalább 5 évre fennálló munkaviszony vagy munkakör betöltésének időtartamára létesített lakásbérleti jogviszonynál 50 százalék. Ha a munkaviszony vagy a munkakör betöltésének időtartamára létesített lakásbérlet 5 évnél rövidebb, a teljes lakásberendezési csereköltség a bérbeadót terheli.

Az 1983. július 1. után juttatandó új vagy felújított lakásnál, továbbá a régebbi lakásnál a kicserélt lakásberendezés esetében a további lakásberendezés-csere vagy felújítás költsége teljes egészében a bérlőt terheli. Egyetlen kivétel van ez alól: az 5 évnél rövidebb ideje fennálló, munkaviszony vagy munkakör betöltésének időtartamára létrejött lakásbérletnél az indokolt és engedélyezett csere vagy felújítás teljes költsége a bérbeadót terheli (5 év elérése után az általános szabály lép életbe: a bérlőt az 50, illetve 100 százalék terheli!).

A szabályokat meg kell ismerni

A lakás átalakítására és felújítására vonatkozó szabályok nem változtak. A kérelmet a területileg illetékes vasútigazgatóság vezetőjének címezve a kezelőnél kell benyújtani, mellékelve az elvégeztetni kívánt munka részletes ismertetését és ennek várható költségét tartalmazó okmányt, továbbá — ha építési engedélyhez kötött a tervezett munka — a tervet és az elvi építési engedélyt. A kezelői hozzájárulást a — valamennyi melléklettel hiánytalanul ellátott — kérelem benyújtásától számított *30 napon belül kell megadni vagy elutasítani,* a határidő elmulasztása a bérlő számára az engedély megadását jelenti.

Az engedélyezett munka indokolt költségének megtérítési módja rendkívül változatos, részletes ismertetése hosszúra nyúlna. Ezért csak a legfontosabb szabályokat ismertetjük.

A bérbeszámítás engedélyezését a munka befejezésétől számított *egy éven belül lehet kérni,* e határidő elmulasztása jogvesztéssel jár, nincs lehetőség egy év után foglalkozni a kérelemmel. Ha a bérbeadó a beszámítást, vagy a beszámítani kívánt összeget kifogásolja, illetőleg 15 napon belül nem válaszol, a bérlő a bírósághoz fordulhat. Ennek megfelelően a kezelőhöz vagy felettes szervéhez e tárgyban benyújtott minden beadványt, függetlenül a bérlő által használt megnevezéstől (kérelem, felülvizsgálati kérelem, panasz stb.) keresetlevélnek kell tekinteni és haladéktalanul áttenni a kezelő szerv központja szerint illetékes járásbírósághoz.

A bérbeszámítási joghoz tartozik még, hogy az 1983. I. 1. után elfogadott bérbeszámításnál, *a bérlő kérésére, egy összegben kell megfizetni a teljes beszámítható költséget,* ha annak összege az 5000 Ft-ot nem haladja meg, vagy ha a lakásbérleti jogviszony bármely címen megszűnik, továbbá, ha a bérlő vagy a bérlőtársak egyike 70 éves vagy idősebb, illetve ha az együttlakók jövedelmi, vagyoni és szociális helyzete alapján a bérlő tanácsi bérlakásra lenne jogosult. A múlt évben vagy korábban engedélyezett, de 1983. július 1-én még le nem telt bérbeszámítást át kell alakítani az új szabályoknak megfelelő térítésre.

Ki jogosult lakást cserélni?

Lakást cserélni csak a bérlő jogosult, további feltétele a lakáscserének, hogy aki a csere alapján a MÁV-lakásba kerül, meg kell felelnie a vállalati lakásjuttatás feltételeinek.

Akinek a jelenlegi vállalati bérlakásán a lakásbérleti jogviszonya legalább 10 éve fennáll, kérheti, hogy lakásbérleti jogviszonyát határozatlan időtartamúvá módosítsák. Ennek feltétele, hogy a bérlő ne álljon fegyelmi vagy büntetőbírósági eljárás vagy büntetés hatálya alatt, vállalja a szociálpolitikai kedvezménnyel csökkentett lakás-használatbavételi díj egyösszegű megfizetését és tudomásul veszi, hogy a lakásbérleti jogviszony a bérlő halála esetén nem folytatható. *Ez lehetővé teszi, hogy nyugdíjazáskor a lakásbérlet nem szűnik meg, a nyugdíjas nem lesz jogcím nélküli használó,* ugyanakkor a MÁV sem veszti el végleg rendelkezési jogát az eredményei terhére fenntartott lakásán.

Ha a bérlő a lakásból elköltözik, köteles azt leltár szerint, tiszta állapotban visszaadni a kezelőnek. Az átadási jegyzőkönyvben rögzített dátummal szűnik meg a lakbérfizetési kötelezettség. Az átadást követően a volt bérlő tulajdonát képező lakásberendezés nem maradhat a lakásban. A volt bérlő a saját költségén létesített lakásberendezését felajánlhatja a kezelőnek, ha az azonban nem kívánja átvenni, a bérlő köteles a lakásberendezését eltávolítani, és az eredeti állapotot helyreállítani. Arra nincs lehetőség, hogy a volt bérlő lakásberendezését visszahagyja azzal, hogy azt majd az új bérlő vegye meg, vagy felszerelve eladja a szerinte leendő bérlőnek.

Végezetül a jogcím nélküli használatról néhány alapvető tudnivaló. Mind a bevezetőben, mind a későbbiek során alapelvként szögeztük le, hogy a MÁV kezelésű lakásoknak nem rendeltetése az állampolgári lakásigény kielégítése. Ezeket a lakásokat kizárólag üzemi érdekből juttatja a MÁV a munkavégzés időtartamára. Ezért megszűnik a lakásbérleti jogviszony a bérlő munkaviszonyának megszűnésével, sőt szolgálati lakásnál a munkakör megváltozásánál is *és a bérlő jogcím nélküli használó lesz.* Ezzel jár, hogy ettől kezdve nem lakbért, hanem lakáshasználati díjat kell fizetni.

Jogcím nélküli lakáshasználat

Mindebből logikusan következik, hogy a jogcím nélküli jóhiszemű használó joga, jogállása nem azonos a bérlőével. Mi a különbség? Egy mondattal válaszolható meg: *a jogcím nélküli használó nem jogosult arra, amire a jogszabály kifejezetten csak a bérlőt jogosítja fel.* Ilyenek pl.: lakáscsere, lakáskorszerűsítés, a házastársán és általa eltartott kiskorú gyermekén kívül bárki más befogadására. Lakásberendezés cseréjét — a kezelővel kötött előzetes megállapodás alapján — a használó jogosult elvégeztetni és a munka elvégzése, átadása után az indokolt költség 50 százalékának megtérítését a kezelőtől igényelni, ha 1983. július 1. után még nem cserélték a lakásberendezést.

Méltánytalan hátrány éri-e a használókat? *Nem!* A „hátrány" csak az előnyök igénybevétele után jelentkezik. Az előnyökről viszont gyakorta megfeledkezünk: nem kellett igénylési díjat fizetni, nem kellett használatbavételi díjat fizetni, olyan is bérlakást kapott, aki a tanácstól nem kaphatott volna ilyet, vagy csak jóval később kapott volna, a lakásberendezés cseréjének és felújításának teljes költségét a MÁV fizette. Ezek bizony nagy összegek, de senki nem reklamált, hogy miért nem kell megfizetnie.

A munkaviszony időtartamára juttatott vállalati bérlakás és a szolgálati lakás bérlője a lakásbérleti jogviszonyról való lemondásért (a lakás visszaadásáért) térítésre nem tarthat igényt. Más a helyzet a jogcím nélküli jóhiszemű használónál, ha a lakását visszaadja (elhelyezéséről saját maga gondoskodik).

Térítési díj MÁV-lakásokért

A MÁV és a jogcím nélküli jóhiszemű használó előzetesen megállapodhat — bár egyik fél sem köteles erre —, *hogyha a használó elköltözik a saját lakásba és a MÁV-lakást az előírásnak megfelelően visszaadja, a vasút ezért térítést fizet.* A térítés összege a jogszabálynak megfelelő cserelakás használatbavételi díjának háromszorosáig terjedhet. Az erre vonatkozó jogszabály szerint a térítési díjnál a cserelakás akkor megfelelő, ha ugyanabban a közigazgatási helységben van, mint a MÁV-lakás, azonos komfortfokozatú, azonos szobaszámú azonban azzal, hogy a figyelembe vehető szobaszám a lakásigény mértékének vállalati bérlakásnál a felső, szolgálati lakásnál az alsó határa.

A lakás leadása után fizetni csak az előzetes megállapodás alapján lehet. A megállapodás csak addig köthető meg, amíg a használó a lakásban lakik, a kiköltözés után e megállapodás megkötésére semmiféle hivatkozással nincs lehetőség. Nem jogosult cserelakásra, és így térítésre sem az a használó, akinek helyben beköltözhető lakása van.

Dr. Bábiczky László

Tapasztalatcsere, módszertani bemutatóval

Miskolcon már megbarátkoztak az állóhelyzetű kocsikapcsolással

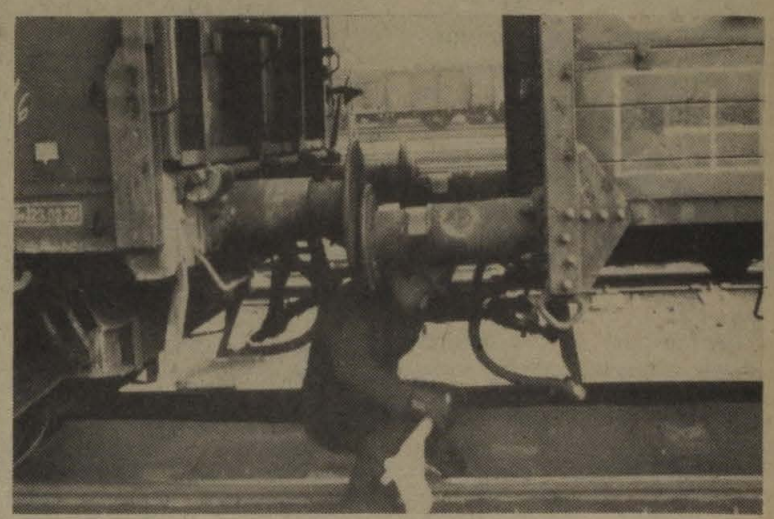
A miskolci vasútigazgatóság volt a házigazdája annak a tanácskozásnak, amelyet a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi felügyelősége szervezett február 25-én a függetlenített munkavédelmi felügyelők és a központi vezetőség munkavédelmi szakbizottságának tagjai részére. A tanácskozáson, amelyet Miskolc-Tiszai pályaudvaron rendeztek, részt vettek a SZOT és a KPM képviselői, valamint a MÁV Vezérigazgatóság és a vasútigazgatóságok munkavédelmi csoportvezetői, továbbá a munkabiztonsági kérdésekkel foglalkozó szakemberek.

A tanácskozás napirendjén a vasúti járművek álló helyzetben való kapcsolási technológiájának bevezetése, illetve az eddigi tapasztalatok megvitatása szerepelt. Előbb *Egri István,* a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályvezetője, majd *Miskolczi Sándor* igazgatóhelyettes tartott előadást a vasúti járművek álló helyzetű kapcsolásának hálózati bevezetéséről, illetve az eddigi miskolci tapasztalatokról.

A téma napirendre tűzését indokolta a kocsirendezői művelet veszélytelenebbé tétele, hiszen ebben a munkakörben sok súlyos baleset történt már. Az V. ötéves tervben például a járműkapcsolással összefüggő halálos üzemi balesetek száma az összes halálos balesetek 16 százalékát tette ki. Hasonlóan sok a csonkulás is. *1976 és 1980 között 21 kocsirendező szenvedett súlyos sérülést. A vizsgálatok során megállapították, hogy a baleset oka az utasításellenes munkavégzés volt.* A dolgozók többsége egyenes testtartással, lépett be a mozgó járművek közé és az ütközők összenyomták.

A szakemberek radikális megoldást kerestek és találtak a kocsirendezők testi épségének védelme érdekében. A vasutas-szakszervezet, a SZOT munkavédelmi osztálya és az Országos Munkavédelmi Bizottság támogatásával *már 1977-től szorgalmazza a vasúti járművek álló helyzetű kapcsolási technológiájának a bevezetését.* Az átállás feltételeit azonban meg kellett teremteni, hiszen a beidegzett, megszokott mozdulatokat nem szívesen mellőzték a kocsirendezők.

1981. február 3-án a miniszteri értekezlet határozatot hozott a vasúti járművek álló helyzetben való kapcsolásának fokozatos bevezetésére. Ennek alapján a MÁV Vezérigazgatóság ütemtervet dolgozott ki az új technológia hálózati szintű bevezetésére. Az igazgatóságok javaslatai alapján 1982. január 1-én, illetve szeptember 1-én kezdték meg ennek bevezetését. *A technológia teljes körű bevezetésére az új F. 2-es számú forgalmi utasítás hatályba lépésével egy időben kerül sor.*



A kocsirendező az ütközők összezárása után, szabályosan lép be a kocsik közé

A miskolci tanácskozás célja elsősorban az volt, hogy értékeljék a rendező-pályaudvaron szerzett tapasztalatokat, és gyorsabbá tegyék a hálózati bevezetés előkészületeit. *A vasúti járművek álló helyzetű kapcsolásának fontos tényezője a műszaki feltételek kialakítása,* ezen belül a rögzítő saruk elhelyezésének biztosítása, a vágányok, úrszelvények tisztasága, a megfelelő saruk beszerzése, valamint az URH-s rádiós körzetek kialakítása. Az illetékes szakszolgálatok ezeket a feltételeket többségében teljesítették. Nagyobb gondot okozott azonban az új technológia fogadtatása.

A középvezetők egy része úgy vélte, hogy az új kapcsolás alkalmazása időigényesebb a hagyományosnál, a veszteségidők miatt lassul az elegytovábbítás. Az elmúlt évi tapasztalatok azonban megcáfolták ezt a hiedelmet. Idősebb kocsirendezők, tolatásvezetők is aggályoskodtak.

— *Többet kell hajolgatni, gyalogolni, nehéz az átállás* — mondogatták. Valamennyien elismerték azonban, hogy az új technológia testi épségük védelmét szolgálja. A fiatalabb kocsirendezők egyértelműen minden szempontból előnyösebbnek ítélték az álló helyzetben való kapcsolás bevezetését.

Miskolc-Tiszai pályaudvaron és a rendezőben már 1980-ban — egy halálos baleset után — *elrendelték a kocsik álló helyzetben való összekapcsolását.* A megvalósítás nem ment könnyen, hiszen itt is sok ellenzője akadt. 1981 elejére készült el a helyi szabályozás, és ekkorra biztosították a tárgyi feltételeket is. A dolgozók lassan megszokták az új technológiát és napjainkban már betartják az ezzel kapcsolatos szabályokat. Meggyőződhettek erről a tanácskozás résztvevői is azon a szakmai gyakorlati bemutatón, amelyet a rendező pályaudvaron tartottak. *A kocsirendezők elmondották, hogy munkájuk biztonságosabb lett.* Az üzemfőnökség statisztikai adatai is bizonyítják ezt, hiszen tavaly járműkapcsolás közben baleset nem történt.

Az összekapcsolás pillanata (Szatmári János felvételei)

A tanácskozás résztvevői megfogalmazták az új technológia hálózati bevezetésének feltételeit, hangsúlyozva a társadalmi és gazdasági szervezetek segítségét, támogatását.

Pásku Jenő

Felvételi pályázat

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet felsőfokú szakképesítő tagozataira

A *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet* az 1983/84-es tanévre felvételi pályázatot hirdet munkavédelmi szakemberek, társadalmi munkavédelmi tisztségviselők, tervezők, termelésirányítók felsőfokú posztgraduális munkavédelmi szakképesítő képzésére.

A szakmérnöki tagozatra *okleveles mérnökök,* az üzemmérnöki tagozatra valamely műszaki főiskolán *üzemmérnöki oklevelet szerzett* dolgozók jelentkezhetnek. A felsőfokú szakképesítő egyetemi tagozatára tudományegyetemek bölcsészeti, jogtudományi és természettudományi karán, valamint az orvostudományi vagy közgazdasági egyetemen szerzett oklevél szükséges. A felsőfokú szakképesítő főiskolai tagozatára az államigazgatási, a tanárképző-, az egészségügyi főiskola, valamint a főiskolai szintű szakoktatói és a műszaki tanári oklevél, továbbá a Kereskedelmi és Vendéglátóipari Főiskolán, a Külkereskedelmi Főiskolán, a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán szerzett oklevél szükséges.

Tanulmányi idő a szakmérnöki tagozaton *5 félév,* az üzemmérnöki tagozaton és a felsőfokú képesítő szakon *4 félév.*

A tanulmányok elvégzése után, sikeres államvizsga esetén a szakmérnökjelöltek munkavédelmi szakmérnöki oklevelet, a munkavédelmi üzemmérnök jelöltek munkavédelmi üzemmérnöki képesítést igazoló bizonyítványt, a felsőfokú képesítő szakon felsőfokú munkavédelmi szakképzettséget tanúsító bizonyítványt kapnak.

A tandíj: *félévenként 800 forint.*

Az intézet hallgatóit a felsőfokú iskolai végzettségű dolgozókra vonatkozó kedvezmények illetik meg.

Jelentkezés az A. Tü. 821. r. sz. nyomtatványon történik. *(Beszerezhető a nyomtatványellátó boltokban.)*

A jelentkezési nyomtatványokat a szükséges mellékletekkel *(önéletrajz, erkölcsi bizonyítvány)* és két darab saját névre címzett borítékkal együtt a következő címre kell küldeni:

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet
Budapest, Postafiók 200. 1368.

Jelentkezési határidő és lezárás: *1983. május 15.*

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet Igazgatósága

Új Népszava-kiadványok

A munkavédelem hatékonyságáért

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* mint a munkavédelmi kiadványok szakkiadója kiadványaival a munkavédelem hatékonyságát szándékozik segíteni. A kiadó munkavédelmi és biztonságtechnikai szerkesztősége az elmúlt időszakban felmérte, hogy milyen témákban szűkölködik leginkább a munkavédelem megfelelő, a mindennapok gyakorlati tevékenységét segítő szakirodalomban.

Az 1983-as kiadói program szerint rendre jelennek meg a munkavédelmi és biztonságtechnikai kiadványok. A közelmúltban látott napvilágot a *Gázpalack biztonsági szabályzat és a gázpalackokkal kapcsolatos ismeretek* című összeállítás.

Az *Emelőgépek balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály* (második, kiegészített kiadás) 192 oldal terjedelemben tartalmazza az e témában szükséges ismeretek leírását. A könyv közli a kohó- és gépipari miniszter, a közlekedési és postaügyi miniszter, az építésügyi és városfejlesztési miniszter 1/1978. (I. 28.) KGM—KPM—ÉVM számú együttes rendeletét az Emelőgépek balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály hatályba léptetéséről.

Vetélkedő munkából és műveltségből

Csongrád megyében javában folynak a *Munka és műveltség* című vetélkedők. A szegedi üzemfőnökség szocialista brigádjai részvételével március 3-án rendeztek vetélkedőt a vasutas művelődési házban. Tizenkilenc brigád nyolcvan tagja adott számot politikai, munkavédelmi, művelődéstörténeti, történelmi és irodalmi tudásáról. A vetélkedő győztese a Szeged—Rókus állomás *Petőfi*, második a kiskundorozsmai *József Attila*, harmadik a hódmezővásárhelyi *Beregovoj* szocialista brigád. Ők képviselik majd a körzeti üzemfőnökséget az igazgatósági döntőben. A verseny további négy helyezettje könyvjutalomban részesült.

Karateképzés a művelődési házban

A Vasutasok Szakszervezete Székesfehérvári Vörösmarty Művelődési Házában ez év január közepétől karateképzés folyik. A foglalkozásokat *Kovács Ferenc*, a helyi BFF vezetője tartja. A meghirdetést követően mintegy 80-an jelentkeztek a városból. A képzésben 8. évet betöltött diákok vehetnek részt. A gyakorlásra heti két alkalommal, szerdán és szombaton két csoportban kerül sor.

Az intézmény vezetője elmondotta, hogy a fiatalság nevelésében, sportolásában is szeretnének előbbre lépni, hisz eddig kevés fiatal látogatta a művelődési házat. A nagy érdeklődésre való tekintettel még egy óvodás csoportot is szeretnének indítani.

Záhonyi sikerek a fúvósok fesztiválján

A megyei úttörő-fúvószenekarok fesztiválját február 12-én rendezték meg Nyíregyházán, az Úttörőházban. Rangos zenekarok vetélkedője volt ez a találkozó, hisz a záhonyiakat kivéve, a többi zenekar már éveken keresztül részt vett hasonló rendezvényeken.

A fúvósoknak két kötelező és három szabadon választott számot kellett előadni. *A záhonyi úttörőket a zsűri az előkelő második helyre sorolta, s ezüst oklevéllel jutalmazta.*

A zenekart *Wágner János*, az Üzemigazgatóság nyomdásza, mindössze két éve szervezte meg, és azóta eredményesen tevékenykednek.

Nekem szülőhazám

VETÉLKEDŐ KISZ-FIATALOK

A vetélkedő egyik csapata

A szocialista hazafiság elmélyítésének szellemében *Nekem szülőhazám* című honvédelmi szellemi vetélkedőre és kispuska-lövészversenyre hívta ki a Nyugati csomópont szocialista brigádjainak KISZ-fiataljait a MÁV Magasépítési Főnökség *Jobb eredményt* szocialista brigádja. A vetélkedőt, amelyre hét csapat nevezett, az MHSZ Nyugati csomóponti honvédelmi klubja és a helyi KISZ-bizottság közösen szervezte.

A lövészversenyt február 23-án bonyolították le a honvédelmi klub lőterén, a szellemi erőpróbára pedig másnap délelőtt került sor a csomóponti pártbizottság kultúrtermében. A tizenkét különböző feladatból álló több órás szellemi csata győztese a *Jobb eredményt* szocialista brigád — *Kiss Gyula, Finta László, Erdőss Sándor* és *Magyar István* alkotta — csapata lett és továbbjutottak a kerületi versenyre.

Második a pályafenntartásiak *Kandó Kálmán* ifjúsági, harmadik pedig a műszaki kocsiszolgálat *Rudas László* szocialista brigádja lett.

(Mármarosi)

Technika Magazin 1983

A technikai újdonságokat kedvelők legnagyobb örömére ez évben is megjelent a *Technika Magazin*. A 96 oldal terjedelmű összeállításban minden korosztály talál olvasnivalót. A fotózás szerelmesei megismerkedhetnek a jövő kamerájával, a fotókarkötővel, a sztereofényképekkel, a mágneses videokamerával. A repülést kedvelőknek a magazin bemutatja Jereván új légikikötőjét, az új angol utasszállító repülőgépet, valamint a fedélzeti számítógépet. A TV-VIDEO-HIFI mozaik című cikk is számos újdonsággal szolgál. A tallózás a 82-es katalógusból című illusztrált összeállítás 3-féle különböző személyautó legfontosabb műszaki adatait tartalmazza. Az olvasó megismerkedhet többek között a Citroen GSA Special (Club), az Audi 80 Turbo-Diesel, a Fiat Panda 34 márkájú autókkal.

A növénytermesztéssel kapcsolatban az érdeklődők megtudhatják: milyen az elektrodinamikus vegyszerszórás, miként lehet a tisztított szennyvizet, amely csaknem ivóvíztisztaságúvá válik, a növényi kultúrák esetében hasznosítani.

Üzemlátogatás a KTE szervezésében

Dombóvári vasutasok Ferihegyen

A Közlekedéstudományi Egyesület dombóvári vasútgépész csoportja, valamint a vontatási KISZ-szervezet *negyven fiatal dolgozója látogatott el a Ferihegyi repülőtérre*, hogy megismerjék a legjelentősebb közlekedési területen tevékenykedő fiatalok munkáját, napi gondjait, szervezeti életét.

A MALÉV KISZ-esei kalauzolták a vendégeket, akik nagy érdeklődéssel ismerkedtek a repülőgép karbantartási műveleteivel, a repülőtéri létesítményekkel. Megtekintették az új felszállópályát, az irányítótornyot, valamint az átadás előtt álló karbantartási bázist és a két hatalmas hangárt. *Nagy sikert aratott a TU—154 típusú repülőgép utasterének és pilótakabinjának bemutatása.*

A vendéglátók a program során színes prospetusokkal, vetített diaképekkel adtak bepillantást a MALÉV dolgozóinak életébe, és az üzemlátogatás befejezéseként a repülőtér vezetői válaszoltak a dombóváriak kérdéseire.

Az üzemlátogatás stílszerű befejezéseként a Planetáriumban megnézték az *„Ikarusztól az űrhajózásig"* című előadást.

A dombóvári KTE vezetői és a vontatási KISZ-alapszervezet is hasonló szeretettel várja a MALÉV dolgozóinak látogatását.

Krajczár Antal

Pályázati felhívás

AZ ORSZÁGOS VASUTAS AMATŐR KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁSRA

A Vasutasok Szakszervezete a 33. vasutasnap alkalmából az idén is Budapesten rendezi meg *a vasutas képzőművészek 33. kiállítását*. A kiállításon részt vehetnek a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és családtagjaik;

festményekkel,
grafikákkal,
szobrokkal,
domborművekkel,
érmékkel és plakettekkel.

A képeket megfelelő kerettel ellátva kérjük beküldeni. Minden alkotást névvel, címmel, irányítószámmal, valamint a mű címével és a munkahely megnevezésével kell ellátni.

Beküldési határidő: *1983. június 10.*

Cím: 1081 Budapest VIII., Népszínház u. 29.

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsürizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidőn túl érkező műveket nem áll módunkban zsüriztetni. A díjak a következők:

Festészet — grafika	
1. Legjobb emberábrázolás	3500 Ft.
2. Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft.
3. Legjobb tájkép	2500 Ft.
4. Legjobb grafika	1000 Ft.
Szobrászat	
1. Legjobb emberábrázolás I.	3500 Ft.
2. Legjobb emberábrázolás II.	3000 Ft.
3. Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft.
4. Legjobb érmész	2000 Ft.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége különdíjat tűz ki olyan műalkotásokra, melyek a vasút fejlődését, a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit ábrázolja.

Festészet	3500 Ft.
Szobrászat	3500 Ft.
Grafika	2000 Ft.

Vasutasok Szakszervezete

Tizenegy városban 12 előadás

Hollandiában vendégszerepelt a Törekvés népi táncegyüttes

Február 15-től 28-ig Hollandiában vendégszerepelt szakszervezetünk Törekvés táncegyüttese és népi zenekara. Az együttes először a holland közönségnek az Ede városban rendezett *magyar hetek* megnyitó ünnepségén mutatkozott be a De Rehorst színházban. A közönség vastapssal jutalmazta az együttes műsorát.

A másfél hetes turné során 11 városban 12 előadást tartottak telt ház előtt. A közönség nagy érdeklődéssel és elismeréssel fogadta a bemutatókat, egyes műsorszámokat többször megismételtettek. A szünetekben és előadás után több néző szóban is kifejezte elismerését. Az együttes találkozott a hollandiai magyar folklórklub tagjaival is, akik szakmai kérdésekkel árasztották el a táncosokat, és a művészeti vezetőket.

A Törekvés táncegyüttes és népi zenekara méltóan képviselte a magyar népművészetet.

Krizsán Sándorné

Kik védik a dolgozók érdekeit?

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és a munkásérdek

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet, az ENSZ politikai jellegű szervei közül, vitathatatlanul a legnagyobb tradíciókkal rendelkező intézmény. Annak ellenére, hogy a szervezet alkotmányában lefektetett, demokratikusnak látszó elvek alapjában véve reakciós célt, a munkásság forradalmi megmozdulásainak leszerelését, a társadalmi osztályok közötti békés együttélésnek és együttműködésnek a megvalósítását kívánja alapvetően szolgálni, mégis pozitív szerepet tölt be a munkavállalók érdekeinek képviseletében, az őket érintő kérdések megoldásában.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet a Versailles-i békeszerződés alapján hoztak létre 1919-ben. Működését a Nemzetek Szövetsége mellett kezdte meg Genfben. Eredeti taglétszáma 44 volt. A második világháború alatt Montrealba települt át és 1946-ban ismét áthelyezte tevékenységét Genfbe.

Az alapítók célja

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet létrehozásával alapítói azt a célt tűzték ki, hogy a társadalmi igazság előmozdításával járuljon hozzá a béke megőrzéséhez, nemzetközi összefogás útján javítsa a dolgozók élet- és munkakörülményeit, segítse elő a gazdasági és a szociális stabilitást.

A philadelphiai nemzetközi munkaügyi konferencia 1944-ben nyilatkozatban rögzítette, hogy valamennyi embernek fajra, vallásra vagy nemre való tekintet nélkül joga van az anyagi jólétre és a szellemi fejlődésre, a szabadság és méltóság, a gazdasági biztonság és az egyenlő érvényesülés feltételei között.

A szervezet az alapvető célok fenntartása mellett igyekezett bizonyos mértékig a megváltozott nemzetközi körülményekhez is alkalmazkodni, amelynek folyamatát a világszerte fellendülő munkásmozgalmak is gyorsították.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet lényeges jellemzője, hogy felépítése „háromrészes". Ez azt jelenti, hogy a különböző nemzetközi munkaügyi egyezmények és ajánlások kidolgozását a kormányok, a munkavállalók és a munkaadók képviselőinek testülete dönti el, általában kétharmados többséggel. A konferenciákon a három nagy nemzetközi szakszervezeti szövetség: *a Szakszervezeti Világszövetség, a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége és a Munka Világszövetsége is képviselteti magát.* A szervezet által kidolgozott egyezmény-tervezeteket a tagországok törvényhozó szervei ratifikálják.

Az eltelt évtizedek során a munkásmozgalomnak sikerült elérni, hogy ez a szervezet a dolgozók követeléseinek egész sorát fogadja el, amelyeket nemzetközi jogi normaként fogalmaztak meg, egyezmények és ajánlások formájában. E határozatok között említhetjük *a 8 órás munkanapra (1919), a heti munkaidő 40 órára csökkentésére (1935), a szakszervezeti szabadságjogok és a szervezkedési jog védelmére (1948) vonatkozó megegyezéseket.* A szocialista országok és a harmadik világ országai egy részének a szervezetbe történő 1954. évi belépésével e szervezetben jelentősen megerősödött a munka és társadalmi kapcsolatokban meglevő diszkriminációk elleni harc. Viszont annak érdekében, hogy a szervezet a monopolista tőke bizalmát elnyerje, a többségében konzervatív vezetők a viták során gyakran a másodlagos „technikai" kérdéseket helyezik előtérbe, elodázva az azonnali megoldást követelő problémákat, mint például a dolgozók társadalmi vívmányainak védelme vagy a munkához való jog ügyét.

Foglalkoztatás, és munkanélküliség

A közeljövőben sorra kerülő 69. és 70. Nemzetközi Munkaügyi Konferencián a foglalkoztatás és a munkanélküliség gondjait vitatják meg a képviselők. A *Nemzetközi Munkaügyi Hivatal*, mint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet állandó titkársága, már kiadta az első jelentését a foglalkoztatáspolitikáról, és 150 tagországnak küldött speciális kérdőívet a foglalkoztatáspolitikával kapcsolatos okmány javasolt tartalmáról, jellegéről és formájáról, amelyet a jelenleg érvényben levő egyezmény helyett vagy mellékleteként fogadnak majd el.

Helyette vagy mellékletként? Ez most a döntő kérdés, amely csak a tanácskozás vitáján dől el. Úgy tűnik, hogy a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal arra szeretné rávenni a tagországokat, *hogy elégedjenek meg az érvényben levő egyezményhez egy új ajánlás csatolásával.* Azzal érvelnek, hogy az egyezmény felülvizsgálata és újjal történő helyettesítése megkérdőjelezné az 1964-es határozatot.

Az egyezmény elfogadása óta eltelt csaknem 20 év azonban kételyt támasztott annak hahékonyságát illetően. Ugyanis a foglalkoztatáspolitikáról szóló egyezmény elfogadásának az évében a munkanélküliek serege a kapitalista országokban 7-8 milliós volt. Tíz évvel később ez a szám megkétszereződött, majd az ezt követő nyolc évben ismét megduplázódott. *Napjainkban mintegy 30 millió munkanélküliről beszélünk.* Ezenkívül számításba kell venni azt a közel ötszázmillió embert, akiknek nincs munkája és nincs semmiféle jövedelme a fejlődő országokban.

Ezekről a kérdésekről nyilatkozott a közelmúltban Francis Blanchard, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója a *Le Monde* 1983. január 2-i számában: *„... a harmadik világ a munkaalkalmak terén éppen olyan súlyos helyzetben van, mint az iparilag fejlett (tőkés) országok.* A jelenlegi helyzet azonban nem hasonlítható az 1929. évihez. Az általános gazdasági körülmények rendkívül eltérőek. Abban az időben a világ nem rendelkezett „védőhálóval" amelyet most olyan szervezetek képeznek, *mint a Nemzetközi Valuta Alap, a Világbank, az Egyesült Nemzetek fejlesztési programja ...* A válságot akkor nem gazdasági intézkedésekkel oldották meg. A válság a diktatórikus rendszerek hatalomra jutását eredményezte és világháborút robbantott ki. A munkanélküliség súlyosbodása e két katasztrófa megjelenésének a kockázatával járhat. *Ezért fontos elsősorban a munkanélküliség ellen küzdeni ...*"

Tarthatatlan felfogás

Nem csupán arról van szó tehát, hogy a foglalkoztatáspolitikára vonatkozó egyezmény *„nem volt szerencsés"* a kapitalista gazdasági konjunktúrában bekövetkezett változások miatt, a hatvanas évek gazdasági fellendülésétől a hetvenes években kezdődő válságok bekövetkezéséig. Az élet bizonyította be, hogy a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet *foglalkozáspolitikai felfogása tarthatatlan.*

Az 1964-es egyezmény a foglalkozáspolitikát nem a munkához való jog gyakorlatának oldaláról közelíti meg, hanem a munkanélküliség „elfogadható szintre" szintre való visszaállítását tűzte ki célul. Az egyezmény kimondja: *biztosítani kell, hogy minden munkaképes és munkát kereső személy munkát kapjon.* A dolgozók egy jelentős része azonban távol áll attól, hogy az adott időben képes legyen munkavégzésre az általános és szakmai képzettség vagy átképzés hiányában.

Az emberek milliói vannak ilyen helyzetben a tőkés országokban és százmilliók a fejlődő országokban. Azoknak pedig, akik elvesztették állásukat, semmi kilátásuk nincs arra, hogy másikat találjanak. Az USA-ban a munkanélküliek „stabil magja" olyan emberek millióiból tevődik össze, akiknek semmi reményük, hogy munkához jussanak, s számuk egyre növekszik.

A tőkés országok kormányainak minden olyan állítása, hogy a teljes foglalkoztatást akarják biztosítani, csak üres beszéd marad, és a dolgozók ez irányú törekvései a monopolista állami szabályozás falába ütköznek. *Az élet parancsolóan követeli, hogy a munkához való jogot ismerjék és fogadják el az egyezményben.* Ezt az álláspontot vallják a szocialista országok képviselői is.

Megérezve ennek a követelésnek a dolgozókra gyakorolt vonzerejét, az 1983-ra összehívott Nemzetközi Munkaügyi Konferenciára készült jelentésben a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal javasolja: ajánlásként jelezzék a záradékban, hogy az ember gazdasági, társadalmi és kulturális jogaira vonatkozó ENSZ-egyezmény már említést tesz a munkához való jogról. Ez mit változtat a helyzeten? A jelentés készítői beismerik, hogy *„a jelenlegi okmányok nem irányozzák elő kifejezetten a munkához való jogot."*

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal jelentése már előre azt sugallja, hogy a jelenlegi egyezményt kell fenntartani, amelyet pedig az események már túlhaladtak, és már eleve visszautasítják annak a gondolatát, hogy új, nagyobb tekintéllyel rendelkező nemzetközi okmányt dolgozzanak ki.

E kérdésről maga a főigazgató is borúlátóan nyilatkozott a már említett interjúban: *„A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal tisztában van azzal, hogy a munkanélküliség ellen nincs csodagyógyszer ...* A legközelebbi Nemzetközi Munkaügyi Konferencia, amelyre júniusban kerül sor, a foglalkoztatáspolitikára helyezi a hangsúlyt, de kevés az esélye annak, hogy a keleti, a nyugati és a harmadik világ országainak eltérő álláspontjai ebben a kérdésben közeledjenek egymáshoz."

A szocialista országok aktív szerepe

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezetben a munkához való jog kérdéséről sorra kerülő vitában kiderül majd, hogy kik védik valóban és nemcsak szavakban a dolgozók érdekeit; kik a dolgozók elidegeníthetetlen jogainak igazi szószólói, és kik azok, akik mindig más országok állampolgárainak újabb „szabadságjogaiért" lépnek fel.

A magyar szakszervezetek és a többi szocialista ország szakszervezeteinek képviselői aktív szerepet játszanak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet konferenciáin és különböző ülésein. Összehangolt álláspontjuk alapján élenjárói a munkavállalókat érintő kérdések megoldására vonatkozó határozatok és egyezmények alkotásának. Együttesen törekednek arra, hogy politikailag és szakmailag jól felkészült képviselőik minél eredményesebben befolyásolják a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet céljait, törekvéseit és munkáját. A szocialista országok szakszervezetei egyöntetűen vallják, hogy e szervezetnek — a munkavállalói érdekek messzemenő védelme mellett — *mindent el kell követnie a béke megóvása, a békés egymás mellett élés megszilárdítása érdekében.*

Baranyai Zoltán

MHSZ-élet

Klubközgyűlés Miskolcon

A közelmúltban tartotta közgyűlését a Miskolci Járműjavító Üzem MHSZ-klubja. Az ülést *Varga Zoltán*, az üzem igazgatója, a klub elnöke nyitotta meg, majd *Bárány Gyula*, a honvédelmi klub titkára számolt be az elmúlt évben végzett munkáról.

Elmondotta többek között, hogy a klub 97 tagja részére kilenc alkalommal rendeztek előadást, filmvetítést, kiállítást. A hattagú klubtanács két szakosztály (a lövész és a tartalékos) munkáját irányítja. Az eredmények biztatóak. Tavaly a női és férfi csapatok a különböző versenyeken, tíz alkalommal összesen 41 díjat szereztek. A férfi csapat három első, és egyéniben szintén három első helyezést ért el.

Népszerűek az ünnepi alkalmakkor rendezett versenyek, például a vasutasnapi lövészverseny vagy a fegyveres erők napján a honvédelmi verseny. *A nőnap alkalmából rendezett lövészversenyen például 105 nődolgozó vett részt.* A *Nekem szülőhazám* című vetélkedő selejtezőin 150-en vettek részt az idén. A nyolc legjobb versenyző jut majd tovább a városi döntőbe.

A klub titkára az idei feladatok közül elsőként említette a propagandatevékenység erősítését, több fiatal bevonását a munkába. Együttműködési szerződést kötnek majd középiskolákkal, és fejlesztik a klub technikai berendezéseit is.

Emelkedett a taglétszám

A budapesti vasútigazgatóság MHSZ Honvédelmi Klubja február 28-án tartotta évzáró közgyűlését, amelyen részt vett *Tongori Imre* vasútigazgató, *Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, és *Vass János*, az MHSZ VIII. kerületi titkára is.

A közgyűlést *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Móricz Dezső*, a . . titkára számolt be az eddig végzett munkáról és az idei feladatokról. Elmondotta többek között, hogy a tagság létszáma egy év alatt hetvenháromról kilencvenkettőre emelkedett. Továbbra is fontosnak tartják a propagandát a fiatalok körében. A klub két iskolát patronál. Tavaly 1600 tanuló vett részt a részükre rendezett lövész- és akadályversenyeken.

Az idén is gazdag programot, sportrendezvényeket terveznek. Március végén rendezik például az Alkotmány kupa lövészversenyt, amelyen a szocialista brigádok vesznek részt.

S. R.

Sportegyesületek közgyűlése

Új elnök a Haladás élén

A közgyűlés elnöksége

A legutóbbi két év munkájának összegzésére, a jövő feladatainak meghatározására Szombathelyen a Megyei Művelődési és Ifjúsági Központban tartotta küldött közgyűlését a Haladás Vasutas Sportegyesület. A klub életében *történelmi jelentőségű volt az 1982-es esztendő*, hiszen ebben az évben került az országosan kiemelt egyesületek sorába a Haladás. Vas megye reprezentáns egyesülete a múlt évben 345 olimpiai és 21 nemzetközi pontot szerzett. A klubnak 31 első osztályú és 56 ifjúsági aranyjelvényes sportolója van. A zöld-fehér versenyzők a múlt évben 17 országos rekordot állítottak fel, ezek közül a legérdekesebb *Tánczi Tibor* kalapácsvetőé, aki Zsivótzky Gyula 15 évig fennálló csúcsát adta át a múltnak.

1982-ben 25 Haladás-sportoló szerepelt a különböző válogatottak címeres mezében. *Komatits József* vívó ott volt a római világbajnokságon, Tánczi Tibor atléta pedig az athéni Európa-bajnokságon.

Az A-kategóriás szakosztályok közül a labdarúgók tavaly újoncként — a kilencedik helyet szerezték meg az NB I-ben. A súlyemelők már öt éve sorozatban nyerik a szövetség által az ország legjobb szakosztályának kiírt serlegét. A B-kategóriás szakosztályok közül az atlétáknak volt jó évük tavaly, összesen 145 olimpiai pontot szereztek. Főleg a dobók szerepeltek kiemelkedően, *Németh Pál* tanítványai már országos hírnevet szereztek. A birkózók 3 első osztályú, 7 ifjúsági aranyjelvényes minősítéssel rendelkeznek. A női röplabdázók és női teniszezők bent maradtak az első osztályban.

A közgyűlésen fő feladatként határozták meg a nemzetközi eredmények növelését. *Az a cél, hogy a világ- és Európa-bajnokságokon képviselje a magyar színeket a Haladás.* Az titkolt vágy, hogy a Los Angeles-i olimpián is legyen Haladás-sportoló.

A közgyűlésen Vas megye és Szombathely állami és társadalmi vezetőin kívül részt vett *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára, aki hangsúlyozta, hogy a BVSC után a Haladás a második legnagyobb vasutas sportegyesület, s ennek megfelelően a támogatást is kiemelten kezelik a jövőben . . .

A hozzászólások után dr. *Horváth Lajos*, az egyesület eddigi társadalmi elnöke — nyugdíjba vonulása miatt — lemondott, utóda — akárcsak a MÁV igazgatóság élén — *Kapronczay János* lett. Elnökhelyettesnek *Csonka Györgyöt*, a megyei tanács általános elnökhelyettesét választotta meg a közgyűlés. Ügyvezető elnök továbbra is *Csigó Szabolcs* maradt.

Bodor Ferenc

A megye legnagyobb egyesülete

Szolnokon javultak a feltételek a két sportkör egyesülése óta

Rangos tanácskozás volt Szolnok megye legnagyobb sportegyesülete, a MÁV-MTE küldöttközgyűlése. A MÁV SE és az MTE egyesülése óta ez volt az első olyan fórum, melyen reálisan értékelhették az elmúlt időszak munkáját. Az országos szervek, a megye és a város párt, állami, társadalmi és gazdasági szervei részéről tanúsított nagy figyelmet mi sem bizonyította jobban, min az, hogy az elnökségben helyet foglalt *Barta László*, az MSZMP megyei párt-végrehajtóbizottság tagja, Szolnok megye tanácsának elnöke, *Árvai István*, a Szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsának vezető titkára, *Biró Boldizsár*, a Szolnok városi Tanács elnökhelyettese, *Aján Tamás*, az OTSH képviselője, a Nemzetközi és a Magyar Súlyemelő Szövetség főtitkára, *Sándor János*, a Szolnok városi pártbizottság titkára, *Szabó József*, a Szolnok megyei Testnevelési és Sporthivatal elnöke.

Az írásos beszámoló, az elnökség irányító tevékenységéről, a 12 szakosztály munkájáról, eredményeiről, hiányosságairól, terveiről adott reális képet. Ehhez *Ambrus János*, az egyesület elnöke fűzött tárgyilagos, szóbeli kiegészítést. Őszintén szólt a még meglevő gondokról, melyek megoldásához a jelenlevők segítségét kérte. Elmondta többek között, hogy az egyesület létesítményeivel, szakembergárdájával *„a megye sportműhelye”* akar lenni. A jövőben az eddiginél lényegesen nagyobb gondot kívánnak fordítani a szakemberek munkájának színvonalasabbá tételére. A fokozott ésszerű takarékos gazdálkodásra. Hiányosságként említette, hogy a saját eszközű bevételek elmaradnak a tervektől. Szólt a függetlenített apparátus tevékenységének hatékonyabbá tételéről is.

A vitában számos, a jövő munkáját jobbító észrevétel, hasznos javaslat hangzott el. *Bata László* elmondta, hogy a közvélemény nagy várakozással tekintett a két nagy multú klub egyesülése elé. Az eddigiek azt bizonyítják, hogy az erők egyesítése megfelelt az alapvető célkitűzéseknek. A tennivalókról így szólt: *javítani kell az elnökség irányító, ellenőrző tevékenységét*, erősíteni kell a társadalmi bázist, szorosabbra kell fűzni a kapcsolatot a város oktatási intézményeivel, valamint a városi sportiskolával, mert az a tapasztalat, hogy elvesznek a tehetségek. A bázisszervekkel is szorosabbra kell fűzni a kapcsolatot, de ehhez elengedhetetlen a szakosztályok eredményesebb tevékenysége, mert csak akkor várható nagyobb támogatás.

A szakosztályok vezetői elsősorban az eredmények növeléséről, a takarékosabb, hatékonyabb gazdálkodásról szóltak. *Többen is hangsúlyozták, hogy a támogatás mértéke a versenypályán elért eredmény legyen.* Mint mondották, jó ötletnek látszik tanulmányi szerződés kötése a tehetséges és továbbtanulás céljából eltávozó sportolókkal, hogy az iskola elvégzése után visszatérjenek a MÁV-MTE-be.

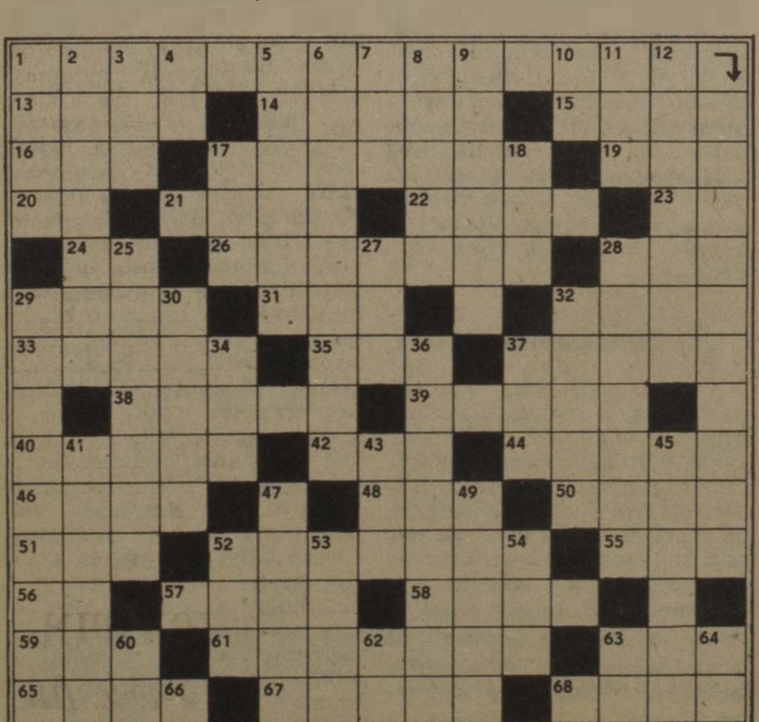
Vincze János

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A tranzitszállítások növekedését segítheti. 13. Női név. 14. Balatoni üdülőhely. 15. Török név. 16. Moszkvai áruház. 17. Folyó Hátsó-Indiában. 19. Fohász. 20. Annyi mint. 21. Kevert polc. 22. Szaladj vele! 23. Idegen hírügynökség. 24. A kalcium vegyjele. 26. Olasz város. 28. Állami bevétel. 29. Finom tokaji bor. 31. Vitában van. 32. Határhegység két kontinens között. 33, Idegen női név. 35. Kevert pók. 37. Csinos, kedveskedve. 38. Leszedhető gyümölcs. 39. A kerékpár alkatrésze. 40. Keservesen sír. 42. A Tiszába ömlik. 44. Ázsiai sivatag, névelővel. 46. Halogén elem. 48. Tolna megyei község. 50. N. N. N. 51. E. O. K. 52. Elbágyad. 55. Menyasszony. 56. Mutatószó. 57. ...iaeta est! 58. Hegycsúcs. 59. Alakzatban van. 61. Kutya teszi a kerítésnél. 63. Létező (latin). 65. Nem szabad hozzányúlni. 67. ...manum lovat, kéz kezet mos. 68. Neves államfő volt.

Függőleges: 1. Szovjet város. 2. Kínai város. 3. Hosszúlábú madár. 4. Német viszonyszó. 5. Beteg, gyengélkedő. 6. Létrehozott. 7. ...atag. 8. Forró égövi növény. 9. H-val a végén badeni (német). 10. Állóvíz. 11. Török név. 12. Szigorú böjt a mohamedánoknál. 17. Becézett női név. 18. Helyhatározó. 25. Mexikó régi indián lakói. 27. Égitest. 28. Az USA egyik állama. 29. A túlóra csökkentését is segíti, főleg rendező pályaudvaron. 30. Reggel, oroszul. 32. Szokás franciául. 34. Egy keverve. 36. Ázsiai hegylánc. 37. C. V. A. 41. Homlokzat. 43. Elő ellentéte. 45. Szénpályaudvar. 47. Egy élet alkotása. 49. „A vasminiszter”. 52. Végek nélkül belát. 53. Idegen tehergépkocsimárka. 54. Hatalmas testű kutya. 60. ...nens, előfizető, bérlő. 62. ...step, régi tánc. 63. Egy, németül. 64. Ételízesítőt. 66. Járda. 68. Varrószerszám.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 29.



Beküldési határidő: 1983. április 8. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szín és alakjelek alkalmazása. Színdinamikai előírások.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 4. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Walter Andrea, Győrújbarát, Mátyás u. 52., Szőllősi Ottó, Veszprém, Rózsa u. 4.; Sebestyén Géza, Sopron, Vasvári Pál u. 9. fsz. 1., Révész Bertalanné, Záhony, Szamuely u. 17., Szepeshelyi Miklós, Kisújszállás, Szabadság téri lt. 12. I. 7.

HÍREK

— **Kiállítás.** Hatvan város Ady Endre Művelődési Központja március 11-én Hatvan állomáson kiállítást rendezett Madách Imre születésének 160., és Az ember tragédiája című drámája bemutatásának 100. évfordulója alkalmából. A kiállításon bemutatták többek között Madách könyveit, kinyomtatott színpadi műveit és egyéb emlékeket.

— **Római emlékek.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubjának tagjai részére diavetítéssel egybekötött előadást tartott Bánfai Magdolna tanár Róma történetéről. Az „örök város” múltja és jelene elevenedett meg a képeken.

— **A nőket köszöntötték.** A Miskolci Járműjavító Üzemben március 8-án központi ünnepségen köszöntötték az aktív és a nyugdíjas nődolgozókat. Fülő László, a KISZ-bizottság titkára méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét, majd az üzem férfikórusa — Homoródiné, Engli Zsuzsa vezényletével — három művet adott elő. A 14. számú Martin-telepi általános iskola úttörői is műsorral kedveskedtek a nézőknek.

— **Nyugdíjas-taggyűlés.** A közelmúltban tartotta beszámoló taggyűlését a szolnoki nyugdíjascsoport. Horváth István elnök beszámolt az elmúlt évben végzett munkáról, a segélyezés és üdültetés eredményeiről, valamint az idei tennivalókról.

— **Kommunista műszak.** A Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozói február 26-án kommunista műszakot tartottak, amelynek célja a létszámhiány okozta termeléskiesés pótlása volt. A műszakért járó bért az üzem szociális fejlesztésére, valamint a szobi úttörőtábor építésére ajánlották fel.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** Február 24-én tartották értekezletüket a MÁVTI szocialista brigádjainak vezetői, amelyen megjelent Patakfalvi László főmérnök és Varga János párttitkár is. Villányi Rezső, az szb tagja ismertette az elmúlt évi munkaverseny eredményeit, és a kitüntetések, címek odaítéléséről szóló javaslatokat. Megválasztották a vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozására a két küldöttet is.

— **Véradás.** A hatvani csomópont vöröskeresztes szervezete március 9-én véradónapot szervezett, amelyen hetvenen vettek részt, és összesen 26 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Nyugdíjascsoport alakult.** Ferencvárosban megalakult a vasutas nyugdíjasok önálló csoportja, amelynek 365 tagja van. A március 10-én tartott első taggyűlésen elnöknek Ring Istvánt választották. A bizalmi teendőket tizenketten látják el. A nyugdíjasok rendezvényeinek a Ferencvárosi Művelődési Ház ad otthont.

— **Tapasztalatcsere Szombathelyen.** A vasi megyeszékhelyre utaztak a közelmúltban a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház üzemtörténeti klubjának tagjai. A húsz kanizsai vasutas az igazgatóság helyi vasúttörténeti kiállítását tekintette meg, hogy azt az ott szerzett tapasztalatokat majd hasznosítani tudják a saját üzemük múltját bemutató kiállítás készítésénél.

— **Enyhítik a lakásgondokat.** Az idén 15 millió forintot költenek a dolgozók lakáskörülményeinek javítására, az építkezők támogatására a szombathelyi igazgatóság területén. A 200 igénylő közül várhatóan százan részesülnek támogatásban.

Gyöngyösi lövészsikerek Budapesten

Az MHSZ a közelmúltban Budapesten rendezte a légfegyveres országos bajnokságot, amelyen részt vettek a gyöngyösi kitérőgyártó üzem lövészklubjának legjobbjai is. A gyöngyösi lövészek sikeresen szerepeltek. A férfiak 60 lövéses számában *Nagy Tibor* 567 köregységgel győzött. Az ifi I-es korcsoportban *Molnár Sándor* a 40 lövéses számban szerzett aranyérmet.

Csapatversenyben a férfiak (*Nagy T., Lenkei, Édes*) összeállításban másodikok lettek.

(Szűcs)

LAKÁSCSERE

Elcserélném rákospalotai, egy plusz két félszobás, telefonos, V. emeleti MÁV-bérlakásomat a Déli pályaudvar környékén egy szoba komfortos, személyzetis, vagy nagyobb garzonra: Érdeklődni a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozoval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Budapest környékén is. Érdeklődni lehet 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném kétszobás komfortos, 57 négyzetméteres földszinti, kertes, MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira, Budapest területén. Cím: Velegi Mihályné, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 12.

Elcserélném 37 négyzetméteres (szoba, konyha, kamra, wc), X., MÁV-telepi —kis ráfordítással két szoba, fürdőszobássá átalakítható — lakásomat kisebb méretű tanácsi egy szoba komfortosra vagy garzonra. Zuglóiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 17—19 óra között a 833-872 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Mozdonyfűtő utcai 1,5 szoba komfortos, kertes MÁV bérlakásomat hasonló komfortfokozatú, lehetőleg belvárosi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 641—531 telefonszámon.

Elcserélném Keleti pályaudvarral szemben levő egy szoba komfortos, 50 négyzetméteres MÁV bérlakásomat, plusz egy szoba félkomfortos, 25 négyzetméteres tanácsi lakásomat egy — másfél szobás komfortosra Budapest területén, csak MÁV-dolgozóval, tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 17—20 óra között a 330—884 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, plusz két félszoba összkomfortos, nagy erkélyes, zöldövezeti 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szoba összkomfortra és egy szobakonyhás vagy komfortos tanácsi lakásra. XV. kerület előnyben. Érdeklődni lehet naponta 16.30-ig a 186-784 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál lévő két szoba komfortos, kb. 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat egy. vagy másfél szobás tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet este 6 után a 250-904 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, 67 négyzetméteres, nagy erkélyes, világos, konyhás, X. emeleti MÁV-bérlakásomat kétszobás, kb. 55 négyzetméteres összkomfortos tanácsi lakásra a budai oldalon, bármelyik emeletre. MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 156-523 telefonszámon.

Elcserélném a Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás 58 négyzetméteres, utcai, komfortos, gázfűtésű MÁV-bérlakásomat másfél szobás komfortos tanácsi lakásra, lehetőleg a VI., VII., VIII., XIII. kerületben. Adunk egy Újpest központjában lévő egy szoba, konyhás utcai földszintes tanácsi lakást is. Levélcím: Szoboszlai László Budapest, VIII. Festetics u. 4. sz. I. 15.

Elcserélném 48 négyzetméteres, komfortos, földszinti, udvaros MÁV-bérlakásomat hasonló alapterületű, komfortos, földszintes tanácsi bérlakásra, MÁV-dolgozóval, csak Budapesten. Cím: Némedi, Budapest, XIV., Tahi út 112/B. (Rákosrendező mellett.)

Elcserélném egy szoba, két félszobás összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra. Budapest belső területén. Érdeklődni lehet a 696-825 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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—1221. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. ÁPRILIS 4.

A HÁRMAS JELSZÓ NEM VÁLTOZOTT

A mozgalom megújulásához közös erőfeszítésre van szükség

Megtartották a vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozását

Március 25-én rendezték a vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozását a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. A vasút hatezer szocialista brigádját képviselő százhetven küldöttet és a vendégeket a vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, a tanácskozás elnöke köszöntötte. Megjelent a tanácskozáson többek között *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Nagy Károly*, a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes megnyitja a tanácskozást
(Laczkó Ildikó felvétele)

A szocialista brigádmozgalom helyzetéről és a vasút előtt álló feladatokról *Szűcs Zoltán* vezérigazgató mondott vitaindítót. Bevezetőjében hangsúlyozta: *a munkaverseny olyan önkéntes mozgalom, amelynek mérhető gazdasági és társadalmi haszna van.* A verseny legmagasabb, legfejlettebb formája a szocialista brigádmozgalom, amely 25 évvel ezelőtt bontakozott ki hazánkban. Az eltelt negyedszázad igazolta ennek a mozgalomnak a létjogosultságát.

— Az is bebizonyosodott — folytatta a vezérigazgató —, hogy a munkaverseny azokon a szolgálati helyeken hatékony, ahol a munkahelyi demokrácia fórumai eredményesen funkcionálnak. Ahol a dolgozók ismerik a munkahelyi gondokat, eredményeket, tisztában vannak a lehetőségekkel, és beleszólhatnak közös dolgaikba — ott jó a munkahelyi légkör, nem kerül zsákutcába a mozgalom.

A szocialista brigádok nélkül a MÁV sem tudta volna teljesíteni azokat a feladatokat, amelyek az utóbbi években hárultak a vasútra. A brigádok termelési és kulturális tömegmozgalma rendkívüli jelentőségű. A brigádmozgalom hármas jelszava nem változott, és a jövőben is tartósnak tekinthető. Az elismerésről szólva *a vezérigazgató leszögezte, hogy a szocialista cím önmagában is elismerést jelent.* Sajnos, ennek erkölcsi értéke devalválódott, amelyért közösen vagyunk felelősek. A mozgalom nem arra való, hogy mások mulasztásait, a szervezetlenségből adódó lemaradást — kollektív szerződés 9. sz. melléklete feltételei teljesítésének megfelelően — változnak.

A vasútigazgatóságok közötti verseny első helyezettje: *a debreceni vasútigazgatóság 1 napi bérnek megfelelő 2 millió 453 ezer 598 forinttal; a második helyezett pécsi vasútigazgatóság fél napi bérnek megfelelő 1 millió 208 ezer 863 forinttal növelt év végi részesedést fizethet.*

A főegységek — közlekedés, ipar, építés — változó keretrészét csökkentő tényezők, baleseti károk, kiadott év közi keretek, anyagkészlet-túllépések, összességében 4 millió 991 ezer 239 forinttal érintik.

Mivel a főegységeken belül a változó keretrész felosztása az egyes központi szervek és vasútigazgatóságok — valamint szolgálati helyeik —, továbbá az egyes üzemek és építési főnökségek között az előírt feltételek, illetve mutatók teljesítése alapján történik; a kifizethető napok száma az átlagon belül — a jó vagy kevésbé jó munka szerint — *szolgálati helyenként eltérő.* Az év végi részesedés kifizetésére március 28. és 31. között kerül sor.

teszik, ha igazságtalannak látják a bérezést, a jutalmazást. Gyakran lehetünk tanúi a szolgálati helyeken az olcsó népszerűségnek, az egyenlősdire való törekvésnek. A munkáskollektívákon, a brigádokon is múlik, hogy ne részesülhessenek anyagi vagy erkölcsi elismerésben azok, akik arra nem méltóak.

A brigádmozgalom legfőbb ereje a dolgozók tudatosságában rejlik. Példák sora bizonyítja, hogy a brigádok menynyire magukénak érzik politikai és gazdasági célkitűzéseink megvalósítását.

Ezek után Szűcs Zoltán elemezte az idei legfontosabb feladatokat. Elmondotta, hogy a korábbi évekhez képest az idén a mérsékelt szállítási teljesítmény jellemző. *Az új helyzet megköveteli egy olyan vállalati gazdaságpolitika kialakítását, amely a hatékonyságot a csökkent teljesítményi szinten is biztosítja.* Ennek jegyében készült az idei terv is, amelynek célja, hogy az üzemeltetési és fenntartási költségek rugalmasabban igazodjanak a teljesítményekhez, javuljon az

(Folytatás a 3. oldalon)

Kifizették a részesedést

Az 1982. évi gazdálkodási eredmények alapján a MÁV átlagosan 9,5 napi bérnek megfelelő év végi részesedést fizet. A részesedés összege az egyes főegységeken belül — a kollektív szerződés 9. sz. melléklete feltételei teljesítésének megfelelően — változnak.

A vasútigazgatóságok közötti verseny első helyezettje: *a debreceni vasútigazgatóság 1 napi bérnek megfelelő 2 millió 453 ezer 598 forinttal; a második helyezett pécsi vasútigazgatóság fél napi bérnek megfelelő 1 millió 208 ezer 863 forinttal növelt év végi részesedést fizethet.*

A főegységek — közlekedés, ipar, építés — változó keretrészét csökkentő tényezők, baleseti károk, kiadott év közi keretek, anyagkészlet-túllépések, összességében 4 millió 991 ezer 239 forinttal érintik.

Mivel a főegységeken belül a változó keretrész felosztása az egyes központi szervek és vasútigazgatóságok — valamint szolgálati helyeik —, továbbá az egyes üzemek és építési főnökségek között az előírt feltételek, illetve mutatók teljesítése alapján történik; a kifizethető napok száma az átlagon belül — a jó vagy kevésbé jó munka szerint — *szolgálati helyenként eltérő.* Az év végi részesedés kifizetésére március 28. és 31. között kerül sor.

LAPZÁRTA UTÁN

Ülést tartott az elnökség

A debreceni vasútigazgatóság nyerte a vándorzászlót, a pécsiek az oklevelet

A vasutas-szakszervezet elnöksége március 31-én — lapzárta után — ülést tartott. Ritkán fordul elő, hogy a testület egyszerre annyi vaskos, közérdeklődésre számot tartó anyagot tárgyaljon mint ezúttal. Csak címszavakban:

Beszámoló a MÁV 1982. évi vállalati és szociális munkavédelmi tervének teljesítéséről és az idei feladatokról.

Beszámoló a MÁV kollektív szerződés 1982. évi végrehajtásáról, és javaslat az 1983. évi módosításra.

A vasútigazgatóságok 1982. évi munkaversenyének értékelése, valamint a Kiváló üzemek, főnökségek, Kiváló brigádcímek odaítélése.

Beszámoló a szakszervezet és a 1/2%-os ÖTA elmúlt évi gazdálkodásáról.

Az elnökség az előterjesztéseket megvitatta és elfogadta. A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Vörös Vándorzászlaját a *debreceni vasútigazgatóság* nyerte. A *pécsi vasútigazgatóság* Oklevél elismerésben részesült.

A kiváló üzemek, főnökségek és kitüntetett brigádok névsorát lapunk következő számában közöljük. Ugyancsak következő lapszámainkban számolunk majd be a kollektív szerződés módosításáról, valamint a MÁV vállalati és szociális munkavédelmi tervének fontosabb elemeiről.

GYORSABBAN, OLCSÓBBAN

Szállítási együttműködés kölcsönös előnyökkel

A budapesti vasútigazgatóság példásan együttműködik az Országos Érc- és Ásványbányákkal. A két vállalat vezetői rendszeresen tájékoztatják egymást a termelésről, a fuvarozásban előforduló változásokról, valamint a gyárakban felhasznált ásványanyagok mennyiségéről.

Az elmúlt hetekben az igazgatóság arról tájékoztatta az OÉÁ-t, hogy *a szokásosnál több üresvagonnal rendelkezik.* Az ásványbányák szállításvezetője jól tudta, hogy ez csak átmeneti állapot. Ezért azonnal kérte az orosházi, a sajószentpéteri, a salgótarjáni és a miskolci üveggyárakat, hogy a szokásosnál több homokot fogadjanak, mert áprilistól már kevesebb vasútikocsi áll majd rendelkezésre.

Annak ellenére, hogy az ásványbányák már eddig 70 ezer tonnával túlteljesítette előszállítási tervét, március végéig 124 ezer tonna üveghomokkal többet küldött az említett gyárakba.

Ugyancsak a jó együttműködés bizonyítéka, hogy a két partner vezetősége most tervet dolgoz ki a Pilisvörösváron kitermelt kőpor vasúton való szállítására. Ez mindkét félnek előnyösnek ígérkezik, mert a vasút ezáltal több fuvarhoz jut, az OÉÁ pedig olcsóbban továbbíthatja termékét.

S. R.

Felszabadulásunk évfordulójára

Ezekben a napokban szerte az országban milliók emlékeznek meg nemzeti történelmünk legnagyobb eseményéről, hazánk felszabadulásának 38. évfordulójáról. 1945. április 4-e az újkori magyar történelem legfontosabb és legjelentősebb dátuma, amely visszavonhatatlanul új korszak kezdetét jelenti népünk történetében.

Ami nem valósult meg a törökök kiűzése után, amiért hiába küzdöttek legendás hősiességgel *Rákóczi kurucai, Kossuth honvédei és a vérbe fojtott Tanácsköztársaság vöröskatonái, és amiért életüket adták a magyar munkásmozgalom legkiválóbb fiai,* a magyar nép függetlensége és szabadsága ezen a napon a történelmi megvalósulás korszakába lépett. A győzelmes szovjet hadsereg kiűzte hazánk területéről az utolsó fasiszta csapatokat is, biztosítva ezzel a lehetőséget a gyors társadalmi és gazdasági felemelkedésre.

Lassanként az ország lakosságának nagyobb része, szinte minden 45—50 év alatti csak elbeszélésekből ismeri az indulás éveit, hiszen természetes talajává lett az a társadalmi rend, amely az idősebbeknek élményekkel teli politikai harcából, áldozatos munkájából született. Abban a harcban, amelyet hazánkban a munkásosztály, az ország haladó erői folytattak társadalmunk alapvető, a nép számára létkérdést jelentő problémáinak megoldásáért.

Történelmi fejlődésünk legnagyobb vívmánya, minden egyéb eredményünk alapvető feltétele, hogy létrehoztuk a munkásosztály, a dolgozó nép hatalmát. Tapasztalataink arról tanúskodnak, hogy a néptömegek szocialista demokráciáját megtestesítő munkáshatalom a legfőbb és nélkülözhetetlen eszköz a dolgozók érdekeinek érvényre juttatásában, a társadalom szocialista átalakításában.

A munkásosztály vezetésével, a nép millióinak részvételével végbement átalakulás eredményei meggyőzően bizonyítják, hogy a munkások és parasztok képesek az ország életének irányítására, a társadalom vezetésére. *Az alkotóerőit kibontakoztató felszabadult nép sokkal jobb gazdája a hazának, mint az egykori „történelmi" kizsákmányoló osztályok.*

A felszabadulás óta végbement átalakulás leglényegesebb vonása a termelési eszközök magántulajdonából fakadó kizsákmányolás felszámolása, a munkára épülő szocialista termelési viszonyok általánossá tétele és meggyökereztetése. Olyan vívmány ez, melyet ma már létünk természetes közegének érzünk, akár a levegőt, s ezért olykor talán már nem is érezzük eléggé nagyságát, roppant jelentőségét. Pedig ez az az alap, amelyre épülve az elmúlt évek során az élet minden területén korszakos változások kezdődtek el, bontakoztak ki vagy mentek végbe.

A minden területen bekövetkezett fejlődésünkhöz az adta meg a lehetőséget, hogy az utóbbi három évtizedben a nemzetközi jövedelem csaknem az ötszörösére, az ipar termelése nyolc és félszeresére, a mezőgazdaságé pedig a kétszeresére emelkedett. Ez a nagyarányú mennyiségi növekedés a termelés számos területén minőségi változásokat is kiváltott. Együtt járt a műszaki színvonal, a szakképzettség számottevő fejlődésével.

A kézi erővel végzett munkát számos területen a gép, az egyszerűbb gépeket sok helyen bonyolultabb, nemegyszer automata vagy félautomata berendezések váltották fel. A múlthoz viszonyítva összehasonlíthatatlanul igazságosabb elosztási viszonyok közepette a nagyobb mennyiségben előállított anyagi javakból a korábbinál sokkal több jut a dolgozó embereknek. Egyetlen tisztességesen dolgozó embernek sem kell aggódnia jövője miatt: *a szocializmus teremtette létbiztonság körülményei között boldogulhat mindenki, aki kész a szorgalmas, becsületes munkára.*

A csaknem négy évtizedes fejlődés számvetésénél egyre többször merülnek fel korábban nem ismert gondok. A termelékenység, a hatékonyság, a minőség, a korszerűség nem véletlenül váltak mostanában mindennapi életünk uralkodó jelszavaivá.

Meg kell küzdenünk korábbi elmaradottságunk örökölt gondjaival, szigorúbbá váltak fejlődésünk nemzetközi feltételei, s saját gyengeségeink is közrejátszottak egyes problémáink felhalmozódásában. Sokan azt mondják, hogy nehéz, bonyolult időket élünk. És ez így is igaz. De a harmincnyolc év tapasztalataiból mondhatjuk: az eredmények sohasem hulltak az ölünkbe sem a belső építőmunkában, sem a nemzetközi porondon. De épp a tapasztalatok alapján mondhatjuk: amit közös gondolkodással, munkánkkal elérünk, létrehozunk, az nemcsak gazdagítja életünket, otthonunkat, hanem gyarapítja erőinket az újabb feladatok elvégzéséhez is.

Egész eddigi tevékenységünk bizonyság arra, hogy tartós eredményekhez a nehézségek, a gondok vállalásán és leküzdésén keresztül juthatunk el. Sem a nehézségeken való siránkozás, sem az elért eredményekkel való elégedettség nem tartozhat jellemzőink közé. Minden időszakban a realitásokból kell kiindulni, *mert a reális politika a megvalósítható politika.*

A realitásokhoz tartozik, hogy a mi viszonyaink, adottságaink között belső fejlődésünkre, elérhető eredményeinkre jelentős hatással vannak a külső gazdasági és nemzetközi feltételek is. A hazai építőmunka külső feltételeinek biztosítása ma rendkívüli nagy munkát, felelősséget jelent, hiszen a nemzetközi küzdőtéren számos új, esetenként aggodalomra is okot adó jelenségnek lehetünk tanúi.

Biztonságot ad azonban számunkra az a több évtizedes tapasztalat, hogy a szövetségeseinkkel, mindenekelőtt a felszabadító Szovjetunióval való együttműködésünk, szoros baráti kapcsolatunk lényegesen hozzájárul fejlődésünkhöz, építőmunkánk eredményeihez. E kapcsolatok mindenoldalú erősítésén fáradozó külpolitikánk, nemzetközi tevékenységünk biztosítja számunkra a sikeres előrehaladáshoz szükséges külső feltételeket, *a békés építőmunka lehetőségét.*

A felszabadulás óta bőségesen tapasztalhattuk, hogy a történelmi cselekvés egyetlen időszakban sem volt könnyűnek mondható. A békét veszélyeztető erők nem hagynak fel próbálkozásaikkal. A megtett útra visszapillantva mégis azt láthatjuk, hogy barátaival összefogva népünk élni tudott a történelmi lehetőséggel: *a munkásosztály, a dolgozó nép hatalma szilárd, a szocializmus építése nemzeti programmá vált.* A lakosság politikai érettségét mutatja, hogy megértéssel fogadja azokat a tennivalókat, intézkedéseket, amelyeket társadalmi és gazdasági előrehaladásunk megkövetel. Mint ahogy a távolságot jelző kilométerkövek általában nem jelentik egy-egy útszakasz végét, úgy felszabadulásunk 38. évfordulója sem jelent valamiféle korszakhatárt fejlődésünkben. Csak néhány percre állunk meg, hogy számvetést készítsünk, s számvetésünk egyúttal ösztönöz is a további előrelépésre.

KITÜNTETÉSEK
a vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása alkalmából

A vasutas szocialista brigádok V. országos tanácskozása alkalmából március 24-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében kitüntetések átadására került sor. Az ünnepségen megjelent *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes köszöntője után a kitüntetéseket Urbán Lajos és Szücs Zoltán adta át.

Urbán Lajos államtitkár átadja a kitüntetést Szepesi Józsefnek

A vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása alkalmából kiemelkedő munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Tóth Károly váltókezelőnek, Nyíregyháza Üzemfőn., Zechmeyster Kálmán lakatos csoportvezetőnek, Győr Üzemfőn.

Kiváló Munkáért

kitüntetést adományozott: Anda Jenő mázoló csoportvezetőnek, Landler Jenő JJ. Ü., Álló György kocsivizsg. csoportvezetőnek, Bp.-Kelenföld Üzemfőn., Hajtó János lakatos csoportvezetőnek, Záhony Üzem Ig., Kovács László hegesztő művezetőnek, Szentes Ép. főn., Papp Gábor állomásirányítónak, Szolnok Üzemfőn., Radnainé Matuz Klára ügyintézőnek, BVKH, Samu Gellért vonalgondozónak, Kiskunhalas Pft. főn., Szepesi József dízelmozdony-vezetőnek, Bp. Ferencváros Üzemfőn., Tarr II. István kocsimesternek, Dombóvár Üzemfőn., Tóth Tibor tűzikovácsnak, Miskolc Üzemfőn., Wágner Ede villanyszerelő csoportvezetőnek, Sopron Vont. Főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetésben részesült: Bódis Lajos gépkezelő, Dombóvár Ép. főn., Geröly István dízelhajtómű-lakatos, Szombathely JJ. Ü., István Jánosné üzemviteli csoportvez., Szombathely szertárfőn., Hári Istvánné árupénztáros, Békéscsaba KÜF., Hegedüs Pál művezető, Távközlési és Bizt. ber. Ép. főn., Magyar Györgyné forgalmi ügyintéző, Debrecen Üzemfőn., Nagy Lajos műszerész, Záhony Üzemig., Szabó Sándor távgépíró-kezelő, Balparti Bizt. ber. Fenntart. főn., Szabó Zoltán dízeljármű-vezető, Pécs Üzemfőn., Trencsánszki Géza műsz. ügyintéző, Miskolc Vasútig.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Balogi Kálmán motorvezetőt, Szeged Üzemfőn., Benedek Mihály előmunkást, Debreceni Ép. főn., Csikós István forg. szolgálattevőt, Püspökladány Üzemfőn., Erdei Istvánné kocsitakarító brigádvezetőt, Miskolc Üzemfőn., Éberhardt István tmk-lakatost, Nagykanizsa Üzemfőn., Fazekas József géplakatost, Építőgépjavító Üzem, Hanisch József technikust, Távközl. és Bizt. berend. Közp. Főn., Horváth Vilmos szerszámkészítő és -javító csop. vezetőt, Miskolc JJ. Ü., Kelemen Gáborné számadó árupénztárost, Füzesabony Üzemfőn., Kovács Ernő asztalos csop. vez., Bp. Épületfenntart. Főn., Kovács Lajos motorvezetőt, Vill. Felsővez. Építési Főn., Mezei József csapatvez. előmunkást, Hatvan—Füzesabony pft. főn., Müller Győző lakatost, Szak- és Szerelőip. főn., Nagy Kálmán váltókezelőt, Mátészalka Üzemfőn., Nagy Márta számvitelvezetőt, Bp. Terézvárosi pft. főn., Polgár Lajos csapatvez. előmunkást, Pápa pft. főn., Szabó Miklós villamosmozdony-vezetőt, Békéscsaba Üzemfőn., Szalai László esztergályost, Veszprém Üzemfőn., Szapora János rendelkező forg. szolgálattevőt, Záhony Üzemig., Szelecki Károlyné árupénztárost. Cegléd Üzemfőn., Varga István festőt, Kaposvár Épület- és Hídfenntart. főn., Vámos Béla motorlakatos csop. vezetőt, Északi JJ. Üzem, Villányi Rezső létesítményi főmérnököt, Bp. Tervező Intézet.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete a szocialista brigádmozgalomban kifejtett közel két évtizedes kiemelkedő tevékenységéért

Jubileumi Oklevél

elismerésben és brigádtagonként 1000 forint jutalomban részesítette a következő alapító brigádokat: Hess András, Ügykezelési és Gazd. Hiv., Kulich Gyula, Kitérőgyártó Üzem, Petőfi Sándor, Rákosrendező KÜF., Forgácsoló, Záhony Üzemig., Május 1., Bátaszék KÜF., Gagarin, Vésztő KÜF., Vörös Október, állami díjas Szolnok JJ. Ü., Vörös Csillag, Celldömölk KÜF., November 7., Szombathely JJ. Ü., Tisza, Kisújszállás pft. főn., Előre, Landler Vill. Vonalfőn., Kandó Kálmán, Nyíregyháza KÜF., Petőfi Sándor, Dunaújváros pft. főn., Kossuth, Gyöngyös állomás, Landler Jenő, Miskolc KÜF., Dózsa György, állami díjas Szentes Építési főn. szocialista brigád.

Kiváló Dolgozó

kitüntetésben részesült: Baranyi István politikai munkatárs, Vasutasok Szakszervezete Szeged tszb., Bencsics Ferenc lakatos brigádvezető, Dunakeszi JJ. Ü., Bodócs Mihályné takarító csop. vez., Ügykezelési és Gazd. Hiv., Egri József villanyszerelő munkavez., MÁV Magasépítési főn., Gáspár László raktárvezető, Dombóvár Osztószertár, Gergely János ügyintéző, Szombathely Vasútig., Havasi József csoportvez., Budapesti Vasútig., Juhász Gyuláné árupénztáros, Záhony Üzemig., Kaibás Miklós forg. szolg. tevő, Záhony Üzemig., Kaszala Sándor újságíró, Magyar Vasutas szerk., Kádár Miklós pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete, Kertész Ferenc motorszerelő, Rákosrendező KÜF., Kiss István tolatásvezető, Szentes KÜF., Kovács György műszerész, Pécs BFF., Köllner József ügyintéző, Gépészeti és Járműfennt. Szakosztály, Kréger János lakatos, Székesfehérvár JJ. Ü., Malina Lajos rakodómunkás, Kiskunhalas KÜF., Nedvig Tivadar villanyszerelő csop. vez., Zalaegerszeg KÜF., Patakfalvi György lakatos, Gépjavító Ü., Rab József forg. szolg. tevő, Miskolc KÜF., Sasvári János raktárkezelő, Debrecen Szertárfőn., Schmidt Istvánné raktárkezelő, Bátaszék Szertárfőn., Soltész János munkavezető, Sátoraljaújhely pft. főn., Széki Pál villanyszerelő, Bp. Keleti Vill. Fennt. főn., Szittya Imre ügyintéző, Pécs vasútig., Szücs Lajos ügyintéző, Vasúti Főoszt. munkaügyi és szociálpol. szako., Teleki László politikai munkatárs, Vasutasok Szakszervezete szombathelyi tszb., Tihovszky István közg. biz. vez., Vasutasok Szakszervezet budapesti tszb., Zöld Ferenc előmunkás, Debrecen pft. főn., Varga Lajos festő csop. vez., Ügy-Béla ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt. Üzemviteli szakoszt., Werling Jenő politikai munkatárs, kezelési és Gazd. Hiv., Vörös Vasutasok Szakszervezete Pécs tszb.

★

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége a forradalmi ifjúsági napok alkalmából kitüntetéseket adományozott az ifjúság körében kiemelkedő munkát végző fiatal szakszervezeti tisztségviselőknek. A vasutas fiatalok közül Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát kapta: Kovács András, a MÁV Miskolc KÜF járműlakatosa, a területi szakszervezeti bizottság ifjúsági biz. vezetője. Szakszervezeti Munkáért Oklevél kitüntetésben részesült: Kormány Erzsébet, a MÁV Szegedi KÜF forgalmi szolg. tevője, szakszervezeti bizalmi.

A kitüntetéseket **Jakab Sándor**, a SZOT főtitkárhelyettese március 21-én adta át.

★

A Munkásőrség Országos Parancsnoka, a Munkásőr újság első száma megjelenésének 25. évfordulója alkalmából kitüntetéseket adományozott a lap előállításában hosszú évek óta eredményes munkát végző hivatásos állományú és társadalmi munkásőr-újságírók, fotóriporterek részére.

A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatát kapta: **Visi Ferenc**, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője.

Húsz éve kezdődött

Pillanatképek két brigád életéből

A brigádmozgalom megalakulásának 20. jubileuma alkalmából két nyugat-dunántúli szocialista brigádot látogattunk meg. Mind a kettő 1962-ben alakult. Hogyan telt el az elmúlt több mint húsz esztendő, milyen volt az indulás és hol tartanak most? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ a celldömölki építési főnökség Kandó Kálmán és a veszprémi vontatási üzemegység József Attila brigádjánál.

Többet tenni a közösségért

— 1962. március 21-én az építési főnökség géptelepének hat munkása alapította meg a brigádot — emlékezik vissza *Udvardi Mihály* a celldömölki építési főnökség Kandó Kálmán brigádjának vezetője. — *A villanyszerelőkből, lakatosokból álló csapatunk többet akart tenni a munkahelyen és a közéletben egyaránt.*

Közben fejlődött a géptelep. A technikai fejlesztés következtében a gépkezelők autóvillamossági szerelőkkel egészültek ki. Most tízen vannak.

Udvardi Mihály előveszi a brigád első közös fényképét. Nagyrészt siheder legényeket ábrázol. Mosolyog a képen a brigádvezető is.

— *Elszállt az idő* — mondja elgondolkozva. — Közben családok alakultak. Négyen a MÁV segítségével jutottak önálló otthonhoz. *A brigád összekovácsolódott, hiszen együtt voltunk a jóban és rosszban. A kollektívából hárman érettségiztek.*

Van a brigádban pártvezetőségi- és szb-tag, vadásztársasági elnök, pártcsoport- és szakszervezeti bizalmi is. Heten a Kiváló dolgozó kitüntetéssel is büszkélkedhetnek.

Szerződésük van egy helyi általános iskolával. Elvégzik a szükséges karbantartási és javítási munkáikat. A tanulók cserében az építési főnökség ünnepségeit színesítik műsoraikkal. Patronálják az öregek napközi otthonát. Több közös kiránduláson is voltak már.

A celldömölki Kandó Kálmán szocialista brigád 4 arany, 4 ezüst, és 6 bronz fokozatú elismerést mondhat a magáénak. 1981-ben végzett kiemelkedő munkájuk alapján a MÁV Kiváló Brigádja címet is megkapták.

Mindig tudják hol szorít a cipő

— Ha jól emlékezem az akkori művezetőnk ötlete volt 1962 tavaszán, hogy brigádot kellene alakítani itt a veszprémi vontatási főnökségen — kutat az emlékeiben *Holl Nándor* brigádtag, aki csaknem húsz évig a kis kollektíva vezetője volt. — *Mi lakatosok, szerelők megalapítottuk a József Attila brigádot és akkor alakult a főnökségen a Gagarin brigád is.*

— *Milyen volt az első napló?* — kérdezem.

— Úgy emlékezem, egy vékony füzetecske volt . . .

A mostaniak vastag kötetek. Tele a végzett munkát igazoló irattal és az élmények írásos és fényképes emlékeivel.

— Térjünk vissza az indulásra! — kérem a brigádvezetőt.

— Nehéz volt összehozni a csapatot — folytatja *Holl Nándor*. — Mivel futballoztam, focival és közös kirándulásokkal kovácsolódtunk össze. A focit most sem hagytuk abba, a városi kispályás bajnokságban szerepelünk. Később egy brigádtag elkezdett tanulni, a többiek folytatták. Utána jött a könyvakció. Már mindenkinek az otthonában tekintélyes könyvtár van.

— Ez a brigád mindig tudja hol szorít a cipő, mit kell tenni — szól közbe a jelenlevő műszaki üzemfőnök-helyettes, *Kismihók Róbert*. — Péntek délután van. Behoznak két lerobbant gépet. Tulajdonképpen mehetnének haza, a javítás hétfőre maradna. Ők jönnek: *„Főnök, ha maradhatunk 5-6 óra alatt rendbetesszük a masinákat . . .”* A munkájukért járó bért természetesen felajánlják valamilyen akcióra. A mozdonyok így szombaton már személyvonatokat továbbíthatnak, vagy éppen áruval megrakott vagonokat vontatnak.

Köztudott, hogy a román mozdonyok országos átlagos üzemképessége 50 százalékos. Veszprémben ez az arány 75 százalékos.

— *Hogyan sikerült ezt elérni?* — kérdezem *Kismihók Róbertet.*

— Büszkék és szorgalmasak a brigádokban dolgozó embereink. Kutatják a lehetőséget. *Állandóan cserélik a tapasztalataikat az utazó és a műhelyi brigádok tagjai.* A József Attila brigád tagjai tavaly 14 újítást adtak be. Ebből bevezetésre került 12. Saját pénzükön utaztak el Bukarestbe az Augusztus 23-a gyárba a mozdonyokat tanulmányozni.

A kollektíva kohéziója

Jártak a kollektíva tagjai az elmúlt két évtizedben az ország valamennyi jelentősebb tája mellett Lengyelországban és az NDK-ban is. „Maszek” különvonattal viszik minden évben kirándulásra a csomópont dolgozóit a bakonyi Porva-Csesznekre. *A Gagarin brigáddal közösen vállalkoztak arra, hogy a város egyik pontján felállítanak egy használaton kívüli 375-ös gőzmozdonyt.* Színházbérletük van. Nem volt olyan vetélkedő, megmozdulás a csomóponton, amelyen a József Attilások ne képviseltették volna magukat.

A veszprémi vontatás József Attila szocialista brigádja eddig 3 arany, 8 ezüst és 2 bronz elismerésben részesült. Tavalyi munkájuk alapján a MÁV Kiváló Brigádja címre javasolták őket.

Sz. Jakab

A celldömölki Kandó Kálmán szocialista brigád a patronált iskola tanulóival

Beszélgetés a tanácskozás szünetében

A szünetben kisebb-nagyobb csoportban beszélgetnek, vitatkoznak, véleményt cserélnek a szocialista brigádvezetők. Sokan először vesznek részt ilyen szintű tanácskozáson, s így megilletődötten fogadják a friss élményeket. Közéjük tartozik *Hellinger Jánosné*, a bátaszéki üzemfőnökség jegyvizsgálója is, aki hozzászólásra készülődik. Az elhangzott országos gondok nyomán azonban egyre inkább úgy érzi, hogy saját problémájukat helyileg kell megoldani. Csak úgy magában füstölög:

— *Minek is kértem szót? Hiszen a jegyvizsgálók hiányát, a szocialista brigádmozgalom nem tudja megszüntetni. Megmondtam otthon, hogy ezt kár felvetni az országos tanácskozáson.*

★

Mihály József és *Vámos Béla* az Északi Járműjavító Üzem két küldötte a miniszter hozzászólását boncolgatja. Tetszik nekik a nyílt, közvetlen szó. Különösen a vezetők felelősségének, a munkafeltételek megteremtésének exponálása ragadta meg a figyelmüket. Csendesen megjegyzik:

— *Nem elég a rosszul dolgozó vezetőt elmarasztalni. Már a kiválasztásánál is nagyobb figyelmet kell tanúsítani.*

Kövér István, a gyöngyösi kitérőgyárból vett részt a tanácskozáson. Nagy tapasztalattal rendelkezik, s azt vallja, hogy a brigádvezető személyiségén sok múlik a mozgalomban. A tanácskozás megerősíti abban a tudatban, hogy a vasút elsősorban a szocialista brigádok munkájára számít. Véleménye szerint:

— *A brigádvezető soha nem lehet közömbös és passzív, állandóan bizonyítania kell, hogy alkalmas a csoport irányítására.*

★

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjait *Nagy Kálmán* és *Kun Árpád* brigádvezetők képviselik. A szünetben kettesben beszélgetnek az első benyomásokról. S hogy mi a legkedvezőbb tapasztalatuk?

— *Az, hogy a vezetők, a legfelsőbb szinten is tudnak a helyi gondokról, a szocialista brigádokat foglalkoztató problémákról. Jóleső érzés, hogy figyelemmel kísérik a munkánkat.*

A brigádvezetők várakozva figyelik egymás hozzászólását. Ez érthető, hiszen a tanácskozás jó alkalom a tapasztalatok cseréjére is. *Benedek Mihály*, a debreceni építési főnökség küldötte azonban kicsit csalódottnak látszik. Megmondja az okát is:

— Egyik-másik hozzászólás túl általános, vagy elaprózódik a vélemény kis dolgokban. Néhol óvatosan fogalmaznak, szépítik az eredményeket. Pedig erre nincs szükség. Az alapkövetelmény mindenki előtt világos: *a szocialista brigádok kapjanak konkrét feladatokat, a vezetők pedig biztosítsák a végrehajtáshoz szükséges feltételeket. Ebből kell kiindulni.*

★

A tanácskozáson kevés a nő. Még harmincan sincsenek. Közülük Komoró állomás képviseletében *Juhász Gyuláné* árupénztáros gyűjti a tapasztalatokat. Nem kért szót, de ha tehetné, azt hangsúlyozná: *jól dolgozni már tudnak a brigádok.* A közösségi élet megteremtése, a munka utáni művelődés, a szórakozási programok kialakítása azonban még nehéz feladat.

— *Több közös kirándulást, színház- és mozilátogatást kellene szervezni*, hogy az emberek szabad időben is közelebb kerüljenek egymáshoz. Munka után azonban mindenki siet a családjához, és egyéb elfoglaltságaihoz.

— Ezen kellene változtatni — mondja Juhász Gyuláné, mert a hármas jelszó egységét fontosnak tartja, s egyetért azzal, hogy a szocialista életmód és művelődés megvalósításában is: első a tett.

★

A tanácskozáson s a szünetben is keveset beszéltek a szocialista brigádok művelődéséről. Úgy tűnt, hogy a legtöbb helyen csak felszínesen foglalkoznak ezzel, hiszen erőteljes hangsúlyt a *„szocialista módon dolgozni”* jelszó kapott. *Nagy Márta*, a terézvárosi pályafenntartási főnökség számviteli szocialista brigádvezetője, őszintén mondja:

— Egyetértek azzal, hogy most szocialista módon dolgozni a legfőbb cél. Emellett nem szabadna hagyni, hogy a szocialista módon élni és tanulni jelszó gyakorlati megvalósítása háttérbe szoruljon.

Igaza van. A hármas törekvés nem választható el egymástól. Szocialista módon dolgozni, példamutató magatartás és életforma, állandó önművelődés nélkül nem lehet.

Pálinkás Katalin

SZERVUSZ, SÁNDOR!

Nyíregyházán, a város egyik kertes ház negyedében rovom az utcákat *Orbán Sándor* nyugalmazott MÁV főtanácsos társaságában. Beszélgetünk, de minduntalan jobbra-balra kapkodjuk a fejünket. Szomszédok, ismerősök, főként volt vasutas kollégák köszöntik.

— *Szervusz Sándor!*

Pirospozsgás, kerek arca úgy ragyog, mint a felkelő nap, és szemhunyorításán látom, tetszik neki, hogy észrevettem a népszerűségét. De halogatom a kérdést, és csak újabb köszönéssorozat után teszem fel:

— Hát téged még mindig ennyien ismernek?

— *Talán azt akartad kérdezni, hogy most is tisztelnek?* — felel kérdéssel kis bajuszkáját simogatva, és mindjárt hozzáteszi: — *De nehogy azt hidd már rólam, hogy beképzelt vagyok, vagy direkt megrendeztem, hogy csupa ismerősök kerüljenek ma elénk.*

Tudom én és mindenki, aki ismeri Orbán Sándort, hogy nem beképzelt ember, de azért ugratom. Érti ő a humort, hiszen sokan éppen örökké vidám kedélyére emlékeznek.

— Sejtem már, hogy miért köszönget itt ennyi ember neked.

— *Miért?*

— Mert a vasutasotthonban elmuzsikálod a nótájukat.

— *El én, még a tiedet is* — vágja ki magát Sándor barátom, aki *Antal Lajos* nyugdíjas kollégájával, a harmonikással jelenti a vasutasotthon nyugdíjasklubjában a „zenekart”.

— Tavaly — meséli lelkesen — harmincöt rendezvényünk volt, közben az ország nevezetesebb helyeit is bejártuk, mindenütt filmeztünk, s ezeket a téli estéken levetítettük.

Nyughatatlan ember — fogalmazok önmagamban —, pedig mint nyugdíjas, már elengedhetné magát. Hosszú éveken át mint a debreceni területi bizottság titkárának helyettese, majd a nyíregyházi szervezet titkára lótott, futott ezernyi ember ügyes-bajos dolgában. *Most a nyíregyházi nyugdíjas-szakbizottság elnöke.* Vezetőségi ülésekre jár, értekezik, javasol, különböző szociális kérdésekben dönt. És mindenütt ott van, ahol a vasutasok ügyes-bajos és jogos dolgaikért hadakozni kell. Este pedig megy a nyugdíjasklubba.

Muzsikál. Az egész ember egy zenei rezgés. Vajon az utána lépő szakszervezeti vezetők ellesték-e humánus, embert tisztelő és a munkatársak igazáért küzdő módszereit?

— *Hallod, Sándor?!* — közlöm vele hangosan is tűnődésem, de ő szerényen legyint, s ebben benne van az is, hogy ez természetes, aztán sűrűn emelgeti kalapját.

Kedves ismerőseinek rendre visszaköszön . . .

Dávid József

A mozgalom megújulásához közös erőfeszítésre van szükség

(Folytatás az 1. oldalról)

eszközkihasználás, kerüljön előtérbe a hatékonyság. Többet kell törődni a személyszállítás minőségével is.

Az idén 235 millió utas elszállítását tervezi a MÁV. Az utasok joggal várják el, hogy javítsuk a szolgáltatás színvonalát, az anyagi eszközök azonban korlátozottak. A személyszállítás megbízhatóságát, a menetrend szerinti közlekedést fegyelmezettebb munkával, szervezési intézkedésekkel kell javítani. A tarifaváltozás következtében lényegesen módosultak az utazási szokások, amelyhez alkalmazkodni kell a közlekedés rendjének. *Ezért is tűzték célul a MÁV vezetői, hogy 1983 legyen a személyszállítás éve.* A szocialista brigádok legyenek aktív segítői ennek a célkitűzésnek, hiszen az átlageredmények már nem elegendők a gyökeres változáshoz. A legalapvetőbb követelmény: *a kulturáltság, a pontosság, az udvarias magatartás, a jegyvizsgálói fegyelem erősítése.* Ez utóbbit szigorúbb ellenőrzéssel és felelősségre vonással lehet csak megteremteni. Az üzemfőnökségektől számon kell kérni az üzemviteli feladatok pontos végrehajtását. *Személyszállításunk milyenségét az utasok minősítik.* Senki sem lehet addig elégedett, amíg a közvélemény elmarasztaló minősítése nem változik.

Aktívabb üzletpolitikát

Az áruszállítással kapcsolatban a vezérigazgató hangsúlyozta, hogy a teljesítményeket *csak aktív üzletpolitikával lehet növelni.* Ennek érdekében

Szűcs Zoltán

meg kell győzni a fuvaroztatókat, hogy a vasúti szállítás olcsóbb, gazdaságosabb, versenyképesebb hosszú távon, mint a közúti. Az elmúlt időszak tapasztalatai azt bizonyították, hogy a hétvégi rakodási készség javulására nem lehet számítani. A munkaerőhelyzet sem lesz kedvezőbb. Ebből adódik, hogy az eszközök jobb kihasználását csak üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel lehet megteremteni.

A nemzetközi kereskedelempolitikát is korszerűsíteni kell. Követelmény a társvasutakkal való együttműködés erősítése, a tranzitszállítások színvonalának emelése.

— *A fuvaroztatók jobb kiszolgálása érdekében bővítjük és korszerűsítjük az iparvágány-hálózatot* — mondotta Szűcs Zoltán —, és a Volán-vállalatokkal együttműködve komplex kiszolgálásra törekszünk. A szállíttatókkal közvetlenül kapcsolatot tartó üzemfőnökségeknél erősíteni kell a kereskedelmi szemléletet. A tranzitszállításokat rugalmasabb tarifapolitikával akarjuk növelni. A vonatforgalom és elegyfeldolgozás javításával csökkenteni lehet a kocsiforduló-időt, növelhetjük a vonóerő kihasználását. A beruházási lehetőségek további csökkentése miatt fokoznunk kell a fenntartási tevékenységet, amely nem a kieső beruházások pótlására szolgál, hanem az állóeszközök élettartamának növelését szolgálja. *Gazdasági eredményeink javításának legjelentősebb forrása a teljesítmények növelése,* amelyre a kereskedelempolitika és a piaci munka javításával kell törekedni.

A vasút a fejlesztésre az idén sem kap állami támogatást. Ennek ellenére továbbra is kiemelt helyen szerepel a pályaépítés. Ennek érdekében előtérbe kerül a takarékoskodás, amit bizonyít az is, hogy amíg egy kilométer pálya építése 1980-ban 8,3 millió forintba került, addig 1982-ben 7,3 millióba. A hálózatfejlesztési beruházásokon belül 400 milliót fordít a vasút vonalvillamosításra, 1,4 milliárdot pályakorszerűsítésre, 1,5 milliárdot az állomások és csomópontok fejlesztésére. A távközlő- és biztosítóberendezéseket 600 millió forint értékben korszerűsítik. A vállalati beruházásokra összesen az idén 2 milliárd 170 millió forint jut.

Szűcs Zoltán az energiagazdálkodásról szólva elmondotta, hogy mérséklődik a szén- és gázolaj-felhasználás. 55,9 százalékról 57,3 százalékra nő a villamos vontatás részaránya, ugyanakkor 1,7 százalékról 1,2-re csökken a gőzvontatás, és mérséklődik a dízelvontatásé is. *Az energiatakarékosság érdekében az elkövetkezendő években kidolgozzák a vasútigazgatóságok és üzemfőnökségek nyereségérdekeltségi rendszerét.* Szervezeti változásokat

Szemők Béla

hajtanak végre az igazgatóságoknál, valamint a vezérigazgatóságon, korszerűsítik a beruházási folyamatot. Előtérbe kerül az eszközökkel és a munkaerővel való hatékonyabb gazdálkodás. Mindebben aktív szerep jut a szocialista brigádoknak.

A vasutas-szakszervezet titkára ezután rámutatott, hogy az anyagi eszközöket sem használják fel mindenütt ösztönző módon, a valóban kiemelkedő munka elismerésére. Az évközi jutalmazásokra a szolgálati helyeken az egyenlősdire való törekvés jellemző. *Az a tapasztalat, hogy napjainkban még külön jutalmazzák a munkát, és külön a munkaversenyben való részvételt, pedig a kettő nem választható el egymástól.* Ennek a visszásságnak az okát a munkahelyi tanácskozásokon felszólalók abban látták, hogy a munkaverseny egyes célkitűzései — munkafegyelem, az anyag- és energiatakarékosság, a pályakezdők patronálása stb. — nehezen mérhetők, értékelhetők. *Fogyatékossága még a mozgalomnak, hogy sok helyütt nem személyekre határozzák meg a feladatokat.* Ez a személytelenség a sematizmushoz vezet, és nem teszi lehetővé — még a kiemelkedő kollektíváknál sem — az egyéni számonkérést.

A brigádokon belül hiányzik a követelménytámasztás. Eltűrik környezetükben a fegyelemsértést, a hanyag, felületes munkát, a pazarlást. *Nem alakult ki az a kritikai szellem, amelyet a szocialista módon dolgozni, élni, tanulni célkitűzés megkövetel.* Gyakran hallani olyan véleményt is, hogy a brigádmozgalom veszített jelentőségéből, és megkérdőjelezik létjogosultságát. Ezt elsősorban azok mondják, akik nem voltak képesek alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez, vagy a mindennapi munkát nem tudták összekapcsolni a versenyfeladatokkal. A szocialista munkaversenynek mindig a társadalom fejlődéséhez, a szocialista építőmunka *lyen hatáskörileg nem érdekeltek a brigádmozgalomban* — folytatta. — Tevékenységük értékelésénél nem is kérik ezt számon, pedig a munkaverseny jellege megkövetelné, hogy a közvetlen irányító, szervező munkát végzők napi feladata legyen a brigádok munkájának irányítása, ellenőrzése. Sok helyen még az év végi értékelésekbe sem kapcsolódnak be, pedig a reszortvezetők tapasztalatai, ismeretei segítségével lehetne megszüntetni a brigádnapló alapján történő — néha formális — értékelési rendszert. *A brigádok munkájának megítélése gyakorlatilag leszűkül az évenként adományozandó — különböző fokozatú — elismerésekre, amelynek viszont az anyagi feltételei korlátozottak.*

A vasutas szocialista brigádok az elmúlt évek során kivették részüket a belső tartalékok feltárásából, élenjárói voltak a munkaszervezésnek. Az újításoknak több mint a felét a szocialista brigádok nyújtották be.

A brigádmozgalom fejlesztése, tevékenységének hatékonyabbá tétele a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek együttes feladata. A legfontosabb követelmény napjainkban, hogy a brigádok

Pullai Árpád

a személy- és áruszállítás színvonalának emeléséhez minden eszközzel járuljanak hozzá. Az eddiginél hatékonyabban segítsék a takarékosságot a munkaerővel, anyaggal és az energiával. *Be kell vonni a brigádokat a tervezésbe, a döntések, vállalások, versenycélok előkészítésébe.*

Meg kell tanulni gazdálkodni

Befejezésül Szemők Béla hangsúlyozta, hogy erősíteni kell a munkaverseny mozgalmi jellegét. Az egyéni kezdeményezések is legyenek összhangban az adott terület célkitűzéseivel, és az eddigieknél reálisabban értékeljék a brigádok tevékenységét.

Szűcs Zoltán beszámolója és Szemők Béla korreferátuma utáni vitában felszólalt *Pullai Árpád,* közlekedés- és postaügyi miniszter is. A minisztérium vezetői nevében köszöntötte a tanácskozás résztvevőit, majd elmondotta, hogy az írásos és szóbeli beszámolók reális képet adnak a vasutas brigádmozgalomról. Hűen tükrözik az eredményeket, a gondokat és a megújulási szándékot.

Ezután ráirányította a figyelmet arra, hogy a brigádmozgalomnak napjainkban rugalmasabban kell igazodni a gazdasági-társadalmi feltételekhez, a strukturális változásokhoz. *Meg kell tanulni felelősségtelejesen gazdálkodni az anyaggal, pénzzel, energiával.* Törekedni kell arra is, hogy az áruszállítási teljesítmény csökkenése ellenére, amely az árukínálat mérséklődése miatt következett be, kapacitásunkat maximálisan használjuk ki. *Átgondoltabb kereskedelempolitikával, korszerűbb fuvarszerzéssel lehet csak több árut szállítani.* A leggazdaságtalanabb, ha a szállító eszközök nagy értékű gépek állnak, vagy csak kis terheléssel működnek. Ezért van nagy szükség a brigádok kezdeményezéseire, az újabb megoldások alkalmazására. Tudomásul kell venni, hogy a vasút az utasokból és a fuvaroztatókból él.

Ezután a miniszter rámutatott, hogy a brigádok küldetése, missziója a környezetükben észlelt szabálytalanságok, rendellenességek feltárása és orvoslása. Ne forduljon elő például, hogy előfűtetlen szerelvények induljanak ki a pályaudvarokról, és hogy gorombán, modortalanul beszéljenek az utasokkal.

— *A vezetők szemléletének is meg kell változni, ha a brigádmozgalom fejlődését tűzzük célul, hiszen frázisokkal, szólamokkal ma már semmire sem megyünk.* Az a pályamunkás brigád például nem tud szocialista módon dolgozni, amelyiknek nem szállítanak időben építőanyagot vagy szerszámot. A rosszul szervezett munkáért nem a brigádok, hanem a munkahely vezetői a felelősek! *A brigádmozgalom megújulásához együttes erőfeszítésre van szükség ,hiszen a mozgalmat el lehet bürokratizálni, de megszüntetni nem!* — mondotta befejezésül Pullai Árpád.

A tanácskozáson 24 brigádvezető mondta el véleményét, tapasztalatait a mozgalomról, 34-en pedig írásban adták le hozzászólásukat.

A küldöttek a beszámolót hallgatják (Laczkó Ildikó felvételei)

A felszólalók többsége a munkahelyükön tapasztalt gondokról, a brigádok eredményeiről, kezdeményezéseiről beszélt. *Szécsi János* ferencvárosi tolatásvezető például elmondotta, hogy az utóbbi években kilenccel csökkent a brigádjuk létszáma. A fiatalok gyorsan tovább állnak, kisebb szolgálati helyre kérik magukat, ahol kevesebb a munka, a túlóra. A munkaerőhiány okozta gondok enyhítéséért — kommunista műszakokkal, pótvállalásokkal — sokat tesznek a brigádok, ezért is lenne már időszerű anyagi- és erkölcsi elismerésük rendszerének felülvizsgálata.

A brigádvezetők több hasznos észrevételt, és javaslatot tettek. Az utóbbiak közül érdemes kiemelni *Szepesi József,* ugyancsak ferencárosi brigádvezető felszólalását, amelynek során tolmácsolta a körzeti üzemfőnökség brigádvezetőinek tanácskozásán elfogadott határozatot. Ennek lényege, egy országos kommunista műszak szervezése, amelynek bevételét a brigádok a budapesti MÁV Kórház rekonstrukciójára ajánlanák fel.

Trencsánszki Géza miskolci küldött a túlzott adminisztráció veszélyeire mutatott rá. Elmondotta, hogy több kollektíva csak a programok számát és adminisztrálását tekinti fontosnak. Az ilyen felfogás az elidegenedéshez, a sematizmushoz vezethet.

Megszívlelendő javaslatok

Vörös István, a szentesi építési főosztály egyik brigádjának vezetője a mozgalom embertformáló, közösséget kovácsoló hatását emelte ki. Az ő kollektívájuk valamennyi tagja a mezőgazdaságból jött a vasúthoz, szakma és egyéb képzettség nélkül. 1959-ben alakítottak brigádot. Tanultak, művelődtek, szakmát szereztek. Ma már valamennyien sínhegesztő szakmunkások. Egymás segítsége, a brigád összetartó ereje nélkül nem lettek volna képesek erre a teljesítményre.

— *A brigádmozgalomra az utóbbi időben rányomta bélyegét az anyagiasság!* — szögezte le hozzászólásában *Körmendi Géza,* miskolci küldött. — Az erkölcsi elismerés elvesztette jelentőségét, hiszen a kapott kitüntető jelvényeket a brigádok nem viselik. Gyökeres változásra csak akkor számíthatunk, ha dicsőségnek számít majd a brigádmozgalomban dolgozni.

A továbbiakban az értékelési rendszer fogyatékosságairól beszélt. Véleménye szerint az adminisztratív brigádok előnyösebb helyzetben várhatják az értékelést, hiszen őket nem fenyegeti egy rendkívüli esemény — például váltófelvágás, helytelen vonatértesítés — veszélye. Ezek ugyanis fegyelmi felelősségrevonással járnak, és egy kis közösség egész évi tevékenységét semmivé teheti.

Beszélt továbbá a nehezen ellenőrizhető kulturális vállalások sematizmusáról. Sok brigád ugyanis teletűzdeli naplóját színház- és mozijegyekkel, de lehet, hogy csak az előcsarnokig jutottak el. *Az önértékelésnél ne a jegy legyen a bizonyíték, hanem az, hogy miképpen fejlődött, gyarapodott a brigád kulturális szemlélete, műveltsége.*

A vitában elhangzottakra — a javaslatokra és a kérdésekre — Szűcs Zoltán vezérigazgató és Szemők Béla, a vasutasszakszervezet titkára válaszolt, majd a tanácskozás résztvevői megválasztották a

Szécsi János

Trencsánszki Géza

SZOT által rendezendő szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozásának 42 vasutas küldöttét.

A vasutas szocialita brigádok V. országos tanácskozása Gulyás János vezérigazgató-helyettes zárszavával ért véget.

(kaszala)

A mozgalom fogyatékosságai

Szűcs Zoltán vitaindítója után *Szemők Béla,* a vasutasszakszervezet titkára mondott korreferátumot. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a munkaverseny-mozgalom keretén belül, a célkitűzések teljesítésében élen jártak a szocialista brigádok. Vállalásaik célja az volt, hogy többet tegyenek a munkaköri feladatban meghatározottaknál.

Szemők Béla ezután a brigádmozgalomban rejlő ellentmondásokra hívta fel a figyelmet.

— Napjainkban a látványos mennyiségi vállalásokkal szemben a gazdaságosság került előtérbe — mondotta. — Sajnos, ehhez a brigádok nem kaptak konkrét segítséget. *Sok még a formalitás is, hiszen a szigorúan számon kért évi vállalás sem mindig célszerű.* Kifogásolható a vezetők és a kollektívák együttműködése is. Pedig az operatív feladatok eredményes megvalósítása elképzelhetetlen anélkül, hogy a brigádokat ne ismertessék meg a konkrét helyi feladatokkal. A kommunista műszakok, a jól szervezett munkaakciók a bizonyítékai annak, hogy milyen nagy erő rejlik a mozgalomban. A munkahelyi tanácskozásokon többen hangsúlyozták, hogy a brigádvezetők elvárják a vezetőktől a rendszeres tájékoztatást, a gondok őszinte feltárását, hiszen csak akkor tudnak segíteni.

— *Általános tapasztalat, hogy a középvezetők a legtöbb he-*

Arcok a küldöttek közül

A személyszállítás évében

A kulturált utazás nyomában a helyi és távolsági munkásvonatokon

Naponta tapasztaljuk, hogy az utasok egyre nagyobb igényeket támasztanak a vasúti személyszállítás kulturáltsága iránt. Különösen a menetdíjak múlt évi növekedése, a menetkedvezmények január 1-i mérséklése óta fokozódott az igény. A jegyvizsgálók a megmondhatói — de olykor még a forgalmisták is —, hogy mennyi becsmérlő, epés megjegyzést kell naponta végighallgatniuk. Mindezt akkor, amikor 1983-at a személyszállítás évének nyilvánították. Távolsági személy- és ingavonatokon utasokkal, jegyvizsgálókkal beszélgetve tapasztaltam, hogy van némi előrelépés, de javítanivaló még több akad.

Zuglóban szállok fel a 2616. számú Albertirsáig közlekedő személyvonatra. A peronon moccanni is alig tudunk a zsúfoltságtól. A két szakasz ajtaját se lehet bezárni, ott is emberek állnak. A dohányzó szakaszban *Pocsai Mihályné* jegyvizsgáló kezeli a jegyeket. Amikor a sarokban meghúzódó fiatalembertől kéri, az gyorsan felmutatja a bérletét. Valami feltűnhetett a kalauznőnek, mert elkéri a bérletet. Maga se hitte volna, milyen meglepetésben lesz része. A bérleten a 302 számot tintaceruzával írták. A gyanú tehát nem volt alaptalan. Sőt mikor a tetoválásokkal tűzdelt karú pándi fiatalember a meglehetősen viseltes személyigazolványát átadta, akkor derült ki, hogy a bérletre írt személyigazolvány-szám sem az igazi.

Egy jegyvizsgáló a munkásvonaton

A jegyvizsgáló rögzíti az adatokat, de az utas a bírságot nem hajlandó kifizetni. Sőt cinikus megjegyzéseket tesz.

Kőbánya-Kispest után egy kicsit csökken a zsúfoltság, s volt alkalmam szót váltani a ceglédi jegyvizsgálónővel.

— Az utasok néha jogosan mondják a magukét, a kivilágítatlan, hideg vagy túlfűtött kocsik miatt. Azt azonban nem tudják, hogy az izzókat a hajnali utasok dobják el azért, hogy aludni tudjanak. Sőt a fűtés elmaradásáért sem mindig a vasút a hibás. *A minap például Monoron az indulásra váró szerelvény öt (!) kocsijának fűtési berendezéseit tette üzemképtelenné egy fiatalkorú társaság.* Sajnos velük van a legtöbb baj, ha csoportosan utaznak. Egyedül vagyok a szerelvényen jegyvizsgáló, így nem juthatok el minden kocsiba. Emiatt a bliccelők száma tavaly szeptember óta megtöbbszöröződött. Ellenőröket én évek óta nem láttam a ceglédi vonalon, pedig lenne tennivalójuk bőven. Pár napja az esti vonaton például egy fiatal társaság közül senkinek sem volt jegye. Amikor kértem tőlük, hadd ne mondjam miket mondtak nekem. *Csoda-e, hogy az utóbbi hónapokban a vandál módon felrepesztett, zsilettel felvagdosott ülések, letépett világításkapcsolók, kitört ablaküvegek száma megkétszereződött.* Ha nem látnak ki az ablakon, mert piszkos az üveg, egyszerűen kitörik. (!) Igaz, hogy ezt a kocsik tisztaságával mérsékelni lehetne, de ez mégsem indokolja a vandál pusztítást. Az ilyen utasok durva reagálásának, pusztításának visszaszorítására mi vasutasok kevesen vagyunk. Társadalmi összefogás és példás büntetés kellene. Azt a legkönnyebb mondani: *a vasút kötelessége, hogy kitakarítsa és helyreállítsa a kocsikat.*

Randalírozó fiatalok

A jegyvizsgáló távozása után az ajtó mellett cigarettázó hölgy felsóhajt:

— *Csakhogy elbeszélgette az időt, mert nekem sincs jegyem.* Pestlőrinctől—Zuglóig naponta utazok jegy nélkül, szerencsére eddig megúsztam.

Kissé remegő kézzel újabb cigarettára gyújt. Az üres cigarettás dobozt, szinte természetes mozdulattal dobja a mozgó küszöbre, s emelt fővel, mintha mi sem történt volna, leszáll az állomáson.

Kíváncsi voltam, milyenek a körülmények a távolsági személyvonaton. Egy pénteki napon a 9714. számú személyvonatra szálltam fel. Debrecenbe utaztam. A 10—27 082 pályaszámú első osztályú kocsiban a fejem fölött, a fülke falán volt egy reklámfotó. A felismerhetetlenségig elhasználódott képen csak a reklámszöveget tudtam kibogozni: *„Személyvonataink on is kényelmesen utazhat".* Az ablakon a piszoktól nem lehetett kilátni. Mellettem egy karcagi forgalmista anyukája — egyébként maga is vasutas feleség — ült, s három tizenéves fiatal. Halkan magnóztak.

Egyszercsak arra figyeltünk fel, hogy fiatal fiúk, lányok, hónuk alatt reklámszatyornyi motyójukkal valóságos népvándorlásszerűen mentek a szerelvény vége felé. Rövid idő múlva hangos csetepaté hallatszik. A kalauz az öttagú társaságtól kérte a jegyeket. Első osztályú pótjegy egyiküknél sem volt. A fiatalok a bírság kifizetése helyett értelmetlenül szidták a jegyvizsgálót.

— *Ezt tudják maguk, meg a jegy árát emelni!*

A jegyvizsgáló nem bonyolódott a hangoskodásba.

A következő társaság — barna bőrű fiúk, lányok — se igérkezett könnyebbnek. Amikor *Juhász Miklós* jegyvizsgáló az első osztályú pótjegyet kérte, egyik utas átadott egy gyorspótjegyet.

— Miért nem első osztályú pótjegyet vált? — kérdezi.

— Mert azt a tsz nem téríti vissza, de a gyorspótjegyet igen.

A másik cigányfiú még a jegyét se mutatta meg, csak flegmán odavágta: — *hagyjon békén! Nem látja, hogy kártyázunk?*

A szabályszerűen, s az utolsó pillanatig udvariasan eljáró jegyvizsgáló csak nem tágított, mire az utas:

— *Hívjon rendőrt!*

Nagy nehezen végül is előkerült a jegy, de pótjegy sehol. Csaknem dulakodás lett a dologból, mire a többi utas felháborodását látva a barna bőrű fiú kiment a peronra.

A karcagi néni szavát halkra fogva megszólalt:

Elkelnének a fővizsgálók

— *Nem irigylem a jegyvizsgáló munkáját.* Nem csodálom, ha már ebbe a beosztásba sem kap a vasút utánpótlást. Ezt a tortúrát meg se lehet nekik fizetni. Én biztos nem csinálnám! A vasutat sem értem. Nézze mennyi az utas! Miért nem csinálnak hosszabb szerelvényt a személyvonatokból, ha egyszer már a gyorsvonaton kevesebb az utas?

Püspökladányba érünk. Két zsákos asszonyság száll fel a vonatra, egyikük hátán pár hónapos csecsemő. Sorban szedik le az aprócska asztalokról a sörösüvegeket. Meg se kérdik az utasokat, hogy megengedik-e. Egyikük az alumínium hulladéktárolóból is kiveszi az üveget, közben a szemetet is kiborítja. Eszébe se jut összeszedni. Odébb veszi csak észre, hogy a hulladékból kivett üveg szája törött. *Káromkodva a padlóhoz vágja, s az üveg az ülés lábához csapódva darabokra törik.* Ekkor lépett be ismét a jegyvizsgáló, erre az asszonyság futásnak eredt a kocsi másik vége felé.

— *Nézze, ismétlődő jelenet ez a pénteki zsúfolt munkásvonatokon. S képzelje, ha ilyen a kép az első osztályon, milyen lehet a másodosztályú kocsiban* — szól közbe a magnós fiatalember.

Közben a jegyvizsgáló, mivel nem volt pótjegye, vitatkozik az egyik utassal. Hiába.

— *Hagyjon már békén! Mit gondol majd Mátészalkáig állni fogok?* — így a fiatalember.

— *Húsz éve vagyok jegyvizsgáló ezen a vonalon, de alig várom, hogy leteljen az időm* — mondja. — Már csak 3 évem van nyugdíjig. Ez a szakasz látja nemdohányzó, hiába szóltam, hogy oltsa el a cigarettát. Mióta a rendőrök nem járnak velünk, s legfeljebb két jegyvizsgáló van egy ilyen szerelvényen, *azóta egyre rosszabb a helyzet.* Nem tudom, hogy tudnak-e erről az illetékesek. de engem nem ellenőrzött senki az utóbbi tíz évben.

— Vizsgáló főkalauzok sem?

— Nem!

Pedig ezeken a munkásvonatokon láthatnának egy-két dolgot. Többek között azt is, hogy a közelmúltban egyszerűsített jeggyel mennyi baj van. Mire az egyik utasnak kiadom, lehet hogy a másik, egyébként több menetdíjat fizető utas már leszáll. Ilyenkor a vasút károsodik. *Ezen a vonaton Karcagig 630 forintnyi volt az utánfizetés, de ha több jegyvizsgáló lenne, s lett volna idő mindegyik utashoz eljutni, ennek a tízszeresét is be lehetett volna kasszírozni.*

A vasút is többet tehetne

Az utasok fegyelmezetlenségére sem lehet mindig hivatkozni. Mert itt van ez az ablak. Biztos, hogy amióta a kocsi a revizióról kijött, nem volt lemosva kívülről. De nem ez az egyetlen a szerelvényben. Akkor mit kívánjunk az utasoktól? Különben a Nyugatiban még négy kocsit rátettek a szerelvényre, de látja ez is kevés. Lassan a célállomásra érünk, s alig csökken a tömeg. Ha több kocsi lenne, a körülmények is jobbak lehetnének.

Hajdúszoboszlón egy korosabb utas készült leszállni. Megfogta a kalauz vállát, s csak ennyit mondott neki:

— Én is a vasútról mentem nyugdíjba 13 éve, de ilyen a mi időnkben nem volt. Elvétve fordult elő olyan eset, hogy az utas nem úgy cselekedett, ahogy mi jegyvizsgálók kértük. Igaz, hogy akkoriban még a vonatvezetőn kívül hárman kezeltük a jegyeket és a vizsgáló főkalauzokból sem volt hiány.

Orosz Károly

A tettes visszatért

A Budapesti Vasútigazgatóság területén az idén 17 sorompót rongáltak meg a gépjárművek. Ez mintegy négy százalékkal kevesebb a múlt év hasonló időszakához képest.

Az igazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási osztályának munkatársai fokozottabban figyelték és figyelteték a kereszteződéseket. *Külön felhívták a pályákon dolgozó vasutasok figyelmét, hogy írják fel azoknak a gépkocsiknak a rendszámát, amelyek szabálytalankodnak, vagy rosszabb esetben megrongálják a berendezéseket.*

Ezzel kapcsolatban *Kovács Ferenc* sorompó-felelős elmondta, hogy eddig legalább öt vétkes gépkocsinak sikerült megjegyezni a rendszámát. Ennek eredményeként volt olyan sofőr is — valószínűleg attól tartva, hogy a közelben dolgozó vasutasok felírták rendszámát —, aki a rongálás után ugyan továbbhajtott, de később visszatért a tett színhelyére; *önként elismerte a kárt.*

(séra)

KISZ-esek számvetése

A budapesti vasútigazgatóság KISZ-bizottsága, a hozzátartozó szervezetekkel, fiataljaival, március 24-én tartotta évnyitó küldöttgyűlését. Az alkalomra megjelentek az igazgatóság társadalmi és gazdasági testületek vezetői. A beszámolót *Szabó Miklós*, a KISZ-bizottság titkára tartotta, aki a többi között elmondta, hogy a központi szolgálat fiataljai a múlt esztendőben aktívan kivették részüket a gazdasági és a politikai munkából. 1982-ben mintegy ezer óra társadalmi munkát végeztek, rendszeresen segédkeztek a különböző rendezvényeken, ott voltak a hazánkba érkezett komszomolküldöttség fogadásán.

A titkár ezután az idei feladatokról beszélt. *Hangsúlyozta, hogy olyan programokat terveznek, amelyek felkelthetik a KISZ-en kívüliek érdeklődését is.* Ebben az évben több ifjúsági fórumot rendeznek. A személyszállítás éve alkalmából aktívan segítik a kulturált utazást. Végezetül valamennyien csatlakoztak az ésszerű energiatakarékos mozgalomhoz.

(s)

Átadták a tervpályázat díjait

Mint arról lapunk március 21-én megjelent számában beszámoltunk, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Budapest főváros Tanácsa, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium tervpályázatot hirdetett Rákospalota-Újpest vasútállomás és környezetének fejlesztésére a metrócsatlakozással, valamint a kapcsolódó létesítményekkel összefüggésben. A bíráló bizottság a díjazott és megvásárolt pályaművek szerzőinek a nevét tartalmazó zárt borítékokat március 10-én nyilvánosan felbontotta és eredményt hirdetett.

A díjnyertes pályaművek szerzőinek *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes március 22-én, ünnepélyes külsőségek között adta át a díjakat.

Siraky Loránd, a MÁVTI tervezője átveszi a díjat Urbán Sándor vezérigazgató-helyettestől

A szegedi igazgatóság kezdeményezésére

Párbeszéd a fuvaroztatókkal

A vasútra háruló szállítási feladatok teljesítésének, az estenként jelentkező gondok csökkentésének egyik feltétele, hogy a szállításban érdekelt felek megismerjék egymás gondjait, problémáit, s együttműködve közösen munkálkodjanak a népgazdasági tervek megvalósításán. *E célok érdekében a szegedi igazgatóság a közelmúltban levélben kereste fel valamennyi nagyobb fuvaroztatóját, s* arra kérte őket, hogy közöljék hogyan vannak megelégedve a vasút munkájával, milyen orvoslásra váró gondokkal küszködnek, s mit terveznek idén elszállítani.

A fuvarozó és a fuvaroztatók párbeszédének folytatására március 3-án került sor Szegeden, amikor az MSZMP Csongrád megyei Bizottsága és az igazgatóság közös fuvaroztatói ankétot rendezett. *Lovász Lázár* vasútigazgató megnyitója után a tanácskozás vitaindítóját *Tóth Imre* üzemviteli osztályvezető tartotta.

Az igazgatóság tavaly 11,7 millió tonna árut szállított el, úgy, hogy közben túlteljesítette kocsiigényes- és export tervét. Ezeket az eredményeket megfelelő előkészítő és szervező munkával, a fuvaroztatók többségével való állandó és jó kapcsolattartással érték el. Ebben az évben várhatóan 11,3 millió tonnányi árut kell továbbítani. Érthető tehát, hogy most év elején is szorgalmazzák a folyamatos szállítást. Ezért is kötöttek 15 fuvaroztatóval előszállítási szerződést 870 ezer tonna áru elszállítására. Az eddigi tapasztalatok kedvezőek, *hiszen januárban a tervezettnél 85 ezer tonnával több árut fogadtak a vállalatok,* s ezért 2 millió 479 ezer forint fuvardíj-visszatérítésben részesültek.

A jó eredmények ellenére még Szegeden sem megy minden olajozottan. Több fuvaroztatónál például jól képzett, kellő vasúti ismerettel rendelkező dolgozók foglalkoznak a vasúti szállításokkal, mégis gyakran előfordul, hogy a kocsimegrendelések késve jutnak el a vasúthoz, a kelleténél gyakran több kocsit igényelnek és nem tartják be a díjszabás előírásait. Igen sok gondot, surlódást okoztak az elmúlt évben az áruforgalmi korlátozások, kontingentálások, amit a fuvaroztatók nem mindig értettek meg, s egyértelműen a MÁV-ot marasztalták el.

A tanácskozás vitájában több iparvállalat képviselője mondta el véleményét.

G. J.

A megszállott

Szikár, szívós ember. Széles homlok, csillogó, izzó tekintet, markáns arcél. Hátrafésült hajában őszülő tincsek. Ülünk egy irodában, és ő az életéről beszél. Mondatai világosak, tömörek, okfejtése logikus. Néha rágyújt egy cigarettára. Látom, remeg a keze. Az idegeire panaszkodik. A szolnoki körzeti üzemfőnökségen sokan kéményfejű, fanatikus embernek tartják. Ötszáz szakszervezeti tag főbizalmija. *Skrabán Ferencnek* hívják. Mozdonyvezető. A következőkben életének néhány epizódját igyekszem kinagyítani. Az értékelés, a véleményalkotás az olvasó dolga. Nincs különösebb indítéka e portrévázlat születésének. Találkozásunk a véletlen műve volt.

*

Nyurga, vékony lábú szőke fiúcska botladozik az apja mellett a tarlón. A németkéri határ szinte izzik a hőségben, az aratókról szakad a víz. A fiú unatkozik, a suhogó kaszák közeléből azonban szelíden eltanácsolja az apja:

— Menj fiam a fa alá, a hűvösre! Itt még bajod eshet. Dolgozhatsz még úgyis eleget, ha nagyobbacska leszel.

A jövendölés igaznak bizonyult. Az apa cselédember, részesaratós volt a sváb község tehetősebb gazdáinál. Az anya is napszámba járt. Kellett a segítség, a pénz, ezért *Ferikét* az ötödik elemi elvégzése után elhozták az iskolából. Tizenkét évesen dolgozott az apja mellett a földeken; kapált, markot szedett, állatokat etetett. 1941-et írtak ekkor. Sokszor hallhatta a pacsirták hajnali dalát a mezőn, és az esti harangszót, hazafelé botorkálva. Tizenhárom éves korában summásnak szegődött, mert az apját behívták katonának. Sivár, egyhangú, vigasztalan gyermekkor. Sokan voltak akkor a hozzá hasonló elesettek, a játékot, mesét nem ismerő kis emberkék.

1944. december 3-a. Ezen a napon a tizenöt éves *Skrabán Ferenc* a nevenapját ünnepli. Rendkívüli, bódító ez a dátum. A falun orosz katonák vonulnak át. Paks és Németkér felszabadult. Akkor még nem is igen tudták mit jelent ez, mit hoz a holnap. Csak sejtették, hogy valami más, emberibb, reményteljesebb kor kezdődik. Erről mesélt a háborúból hazatért apa is, aki vörösőr lett.

Az 1945-ös földosztásnál kilenc holdat kaptak. Végre a sajátjukat művelhetik, nem kell az uradalomba és a gazdákhoz járni — boldogulhatnak. Tervezgettek, bizakodtak. *Ferenc* továbbtanulásra nem gondolhatott, hiszen két fiú- és egy lánytestvérét is el kellett tartani. Apjával gazdálkodtak hát a kilenc holdon. Kezdetben tehénnel szántottak, vetettek, hiányos volt a felszerelés is. Nehéz, kemény évek következtek.

A kis gazdaság vezetése, no meg a sok munka megedzette a fiatal fiút, a nap, a friss levegő kicserzette a bőrét, az apjának pedig újabb ráncokat vésett az arcába. Néhány év múlva lovat is vettek, de a beszolgáltatás, az adó megnehezítette az életet. *„Azé a föld, aki megműveli. A föld tehát a miénk, az egykori napszámosoké, uraságí cselédeké."* — mondogatták akkoriban. Felemelő érzés volt tulajdonosnak lenni, hiszen a kilenc hold jelentett valamit. De naponta fizettek érte: verejtékkel, álmatlan éjszakákkal, a termésért, haszonért aggódó élettel. Így töltötte be a huszonkettedik életévét. Milyen fiatal még és mégis mennyi tapasztalás, szorongató emlék nyomasztja. Ő azonban bizakodó, optimista, sohasem keseredik el, sohasem törik meg. Előtte még az élet, a napja felkelőben. Megnősül. A kötelesség azonban még abban az évben elszólítja asszonyától. Bevonul katonának. Apja egyedül marad a kilenc holddal.

Nézem az arcát. Tekintete nyugodt. Gondolatai távol járnak, szinte ismét átéli a múltat. Hörpint egy kortyot a félig hideg kávéból, aztán folytatja.

— Eltelt a két esztendő. Leszereltem. 1953-at írtunk akkor. Megelégeltem a földművelés keserveit. Vonzottak a gépek, a traktorok. A jövőmet láttam bennük. Beszéltem erről apámnak is. Ő csak annyit mondott: *„Te tudod, fiam!"* Jelentkeztem hát a közeli állami gazdaságba traktorosnak. Örömmel fogadtak. Apám még egy évig gazdálkodott, aztán ő is megunta. Belépett a németkéri téeszbe kocsisnak. A közösbe került a ló, a föld, aminek egykor annyira örültünk. Két év múlva én is átkértem magam a téeszhez, ahol apám dolgozott. Én gépekkel jártam a határt, az öreg meg lovakkal. Akkor robbant ki az ellenforradalom.

*

1956. október 24-e. A békés falu csendjét két teherautó zaja háborítja. Dunaújvárosból jönnek és a tanácsháza felé tartanak. Megállnak a téren és száz civilruhás suhanc ugrál le a platókról. Közülük többen berohannak a tanácsházára. A kintmaradók összehívják a lakókat és tömeggyűlést rendeznek.

— Eljött a felszabadulás. Ezután minden másképpen lesz emberek. Vége a gür-

Szombathelyen valami elkezdődött

Szigorúan felelősségre vonják a jelző előtti feltartások okozóit

A szombathelyi igazgatóság területén elrendelték a jelző előtti jogtalan feltartóztatások vizsgálatát. Rendszeresen átnézik a sebességmérőóra-szalagokat. Az indokolatlan feltartóztatások elkövetőit prémiumelvonásban, figyelmeztetésben és egyéb kedvezménymegvonásban részesítik. Ezekkel az intézkedésekkel lényegesen csökkentek az ilyen esetek. Ezzel a területen nagy mennyiségű fűtőolajat, szenet sikerült megtakarítani . . .

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség főenergetikusához tartok. Utam a sínek fölötti felüljárón át vezet. Bal oldalt a bejárati jelzőnél — szinte az alkalomhoz illően — egy M 62-es dízelmozdonnyal vontatott személyszállító vonat áll.

— Vajon ezt vizsgálják-e? — kérdezem *Novák Árpád* főenergetikustól.

— *Egészen biztosan. Amennyiben a megállítás indokolatlan volt, úgy büntetni is fogunk.*

Az ellenőrzés módja

Novák Árpád, főenergetikusról még a látogatás előtt megtudtam, hogy szakavatott elméleti és gyakorlati ismerője munkaterületének. Volt motorszerelő, motorvezető, mozdonyfelvigyázó, mozdonyreszortos és üzemgazdász. 1981-ben a győri főiskolán a diplomamunkája is foglalkozott az energiagazdálkodással. Azóta több írásos munkája érintette napjaink izgalmas, „zsebbe vágó" kérdését, az energiát.

— Hogyan ellenőrzik a vonatfeltartóztatásokat? — kíváncsiskodom.

— Kétféleképpen. Egyrészt a vonatvezetők, a mozdonyvezetők kötelesek írásban jelenteni a feltartóztatást. Másrészt ellenőrizzük a sebességmérőóra-szalagokat is.

Elővesz egy tekercset.

— *Pontos dátum, óra, perc.* Itt az állomás és előtte pár centivel nullára esett vissza a csík — magyarázza Novák Árpád. — Itt a feltartóztatás. Kiszámítom az újraindítás költségeit, a felmerült kárt és írásban átadom vizsgálatra az üzemfőnökség vezetőinek.

Az ügyiratban leírt esetet az illetékesek kivizsgálják. Amennyiben a megállítás jogos volt, elmarad a felelősségre vonás. A vétkesség megállapítása esetén a fegyelmi jogkör gyakorlója dönt a büntetésről.

— Előfordulhat-e, hogy valakit jogtalanul vonnak felelősségre?

— *Nem!*

Egyébként a körzeti üzemfőnökség területén tavaly 1100 vonatfeltartóztatás történt személy- és teherszállító vonatoknál. A felelősségre vonások után hónaponként állandóan csökkentek az esetek.

Jogos büntetések

Hóman Zoltán, forgalmi szolgálattevő 1982. március 2-án *Hegyfalu* állomáson jelző előtt feltartóztatta a 44 568 sz. vonatot. Az eset tisztázása után 300 forint részkártérítésre büntették.

— *Első ilyen esetem volt* — mondja. — *Jogos volt. Sajnálom a 300 forintot, jó lecke volt . . .*

Balogh László Sárvár állomás fiatal forgalmistája tavaly augusztus végén és szeptember elején 3 vonatot is „megfogott". Büntetés: *500 forint részkártérítés.*

— Hibás voltam. Ha jobban odafigyelek, elkerülhetőek lettek volna az esetek. A pénzbüntetés jobb szervezésre, gondolkodásra késztet majd bennünket — vélekedik őszintén.

Szil-Sopronnémeti állomáson *Illés Jánossal* beszélek. Kártérítésének az összege: 105 forint.

— Való igaz, hogy tavaly a hajnali órákban megállítottam egy mozdonyt a jelzőnél. Nagyon fáradt voltam, s elbóbiskoltam a berendezés mellett. Azóta nem volt ilyen esetem...

Egervár-Vasboldogasszony állomáson *Pál János* forgalmi szolgálattevőt és *Nagy Károly* váltókezelőt 167—167 forint kártérítésre kötelezték, mert sebességének indokolatlan csökkentésére késztették a 44 551 sz. vonatot.

Szombathelyen *Fábián Zoltán* augusztus 29-én a bejárati jelzőnél megfogta az 1808-as számú Savária-expresszt. Elmarasztalása 100 forint prémiumelvonás és állomásfőnöki figyelmeztetés volt.

— Ebben az időben, 20 óra 55-kor, 58-kor, 21 óra 03-kor, 04-kor és 07-kor érkezik személyszállító vonat a megyeszékhely vasútállomására — mutatja a menetrendet. — Nagyon oda kell figyelni. Jogtalannak nem tartom az eljárást, hiszen tudtunk a következményekről. Azóta nem volt ilyen. Igaz, az esetek elkerülése érdekében átdolgoztuk a vonatfogadások technológiáját.

Németh Jenő I. forgalmista büntetése hasonló, mint kollégájáé.

— *Jogos volt a büntetésem* — ismeri be, majd hadarva hozzáteszi: — *Azt viszont kifogásolom, hogy a vizsgálat során nem kérdeznek meg bennünket.* Alaposabb elemzés esetén kiderülhetett volna az ártatlanságunk . . . Megnézik a naplót és ez elég. Ekkora állomáson rengeteg tényező befolyásolja az intézkedéseinket...

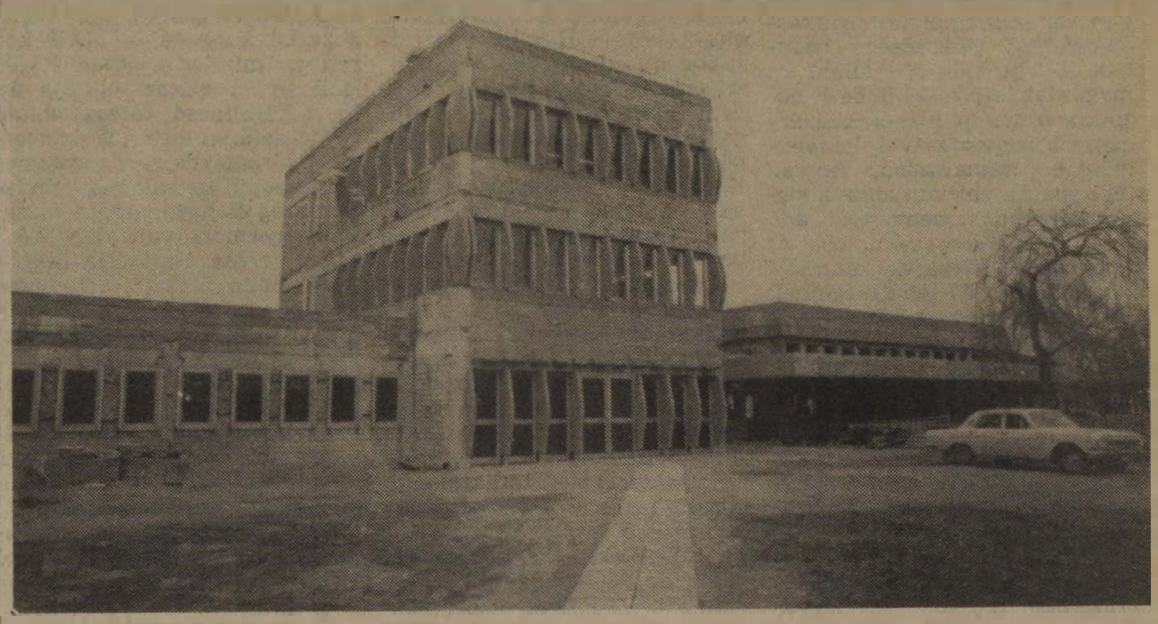
Érdemes takarékoskodni

Még néhány adat Novák Árpád főenergetikus feljegyzéseiből: *1982-ben Budapest és Szombathely között 1920 esetben tartóztattak fel személyszállító vonatot a jelzőknél.* Ezeknek az újraindítási költsége meghaladja a 200 ezer forintot. Az 1920 esetből mindössze 426 volt a szombathelyi igazgatóság területén.

A szombathelyi körzeti főnökség munkáját tapasztalatcsere céljából tanulmányozta a MÁV Vezérigazgatóság és több társigazgatóság is. Példájuk bizonyára követőkre talál.

Sz. Jakab István

A kétszázadik integra-dominó



A kál-kápolnai vasútállomáson március 23-án átadták az ország vasútvonalain működő kétszázadik integra-dominó biztosítóberendezést. A korszerű, automatikus integra-dominó berendezések felszerelését húsz éve kezdték meg. Az első ilyen készüléket a vámosgyörki vasútállomáson helyezték üzembe. A március 23-án átadott berendezéssel a Hatvantól Miskolcon át Mezőzomborig villamosított vonalszakasz mind a tizenöt állomásán már automatikusan szabályozzák a jelzőket, állítják a váltókat.

Az átadási ünnepségen Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője mondott beszédet. Utána Fülöp László, a 9. szakosztály vezetője kitüntetéseket adott át, majd az ünnepség résztvevői megtekintették a berendezést.

(Fotó: Laczkó Ildikó)

cölésnek . . . — szaval pátosszal az egyik szónok. Társai közben törnek-zúznak az irodákban, kiszórják az iratokat, égetik a könyveket. A pusztítással párosuló „felszabadulás" nem nyeri meg a lakók tetszését, de nem tudják, mitévők legyenek. Csak állnak és néznek, nem akarnak hinni a szemüknek. Mintha filmet forgatnának.

Oldalkocsis motorkerékpár kanyarodik nagy ívben az útra az egyik udvarból. Négyen szoronganak a járművön. *Skrabán Ferenc,* a községi párttitkár és még két fiatalember. Paksra igyekeznek, a járási pártbizottságra. Izgatottan ugrálnak le a motorról és berohannak az épületbe. Az egyik irodában ülő elvtársnak elmondják, hogy mi történt. Fegyvert kérnek. Az íróasztalnál ülő férfi nem sokat töpreng. Valamit ír egy papírra, aztán lebélyegzi és átnyújtja egyikőjüknek:

— *Menjenek ezzel a rendőrségre! A többi az ő dolguk.*

A rendőrségen egy alezredes fogadja a kis csapatot és azonnal intézkedik. Géppisztolyokat és pisztolyokat pakolnak az oldalkocsiba. Néhány percig tart az egész, aztán ismét úton vannak. Robognak vissza a faluba. Egy mellékutcában leállítják a motort, és csőre töltik a fegyvereket. A tanácsháza felé lopakodnak. Az alkalmas pillanatban ketten villámgyorsan berontanak az épületbe, ketten pedig a lépcső előtt szegezik fegyverüket az idegenekre. Határozott parancsszavak csattannak:

— Azonnal hagyják el az épületet!

— Mozgás, fel a teherautókra! Aki ellenszegül, lelőjük!

A villámgyors akció meglepte a csőcseléket, menekültek a községből. *Skrabán Ferenc* megtörli homlokát és odakiált a fiúknak:

— *Ezek jól berezeltek. Egy ideig biztosan nem lesz kedvük tömeggyűlést tartani!*

Így foglalták vissza, egy puskalövés nélkül a németkéri tanácsházát.

— *Szóljon, ha untatom. Lehet, hogy nem mindenkit érdekelnek már ezek a történetek. Azt kérdezi, hogyan volt tovább?*

— Az akciónk után még öt önkéntes csatlakozott hozzánk és megszerveztük a járőrözést, a község és a téesz védelmét. A főhadiszállásunk a tanácsháza épülete volt. Csapatunkat a község rendőre vezette. A rendbontókat, a községbe beszivárgó kétes személyeket a pincébe zártuk. Az egyik éjszaka, járőrözés közben majdnem leszúrtak. De nem részletezem tovább, hiszen szerencsére mindez nem tartott sokáig. Mi decemberben adtuk le a fegyvereket, de a pisztolyt megtarthattuk. Járásunkban 1957. februárjában szerveződött a munkásőrség, és szinte természetes, hogy a mi kis önkéntes csapatunk az elsők között lépett a testületbe.

*

Skrabán Ferenc életében akkor még egy fordulat következett be. Egy fordulat, amely gyökeresen megváltoztathatta volna a pályáját, sorsát. De ne vágjunk az események elébe.

— Februárban téeszközgyűlést tartottak községünkben — emlékezik. — Én is ott ültem a tagok között, mint traktoros. Elnökválasztásra készültünk. Nagy meglepetésemre engem választottak. Hiába mondtam, hogy nem értek én ehhez, képzettségem sincs a vezetésre. *„Majd megtanulod"* — mondták. Így lettem én a 850 holdon gazdálkodó Új Élet Termelőszövetkezet elnöke.

Három hónapos téeszelnökképző tanfolyamra küldték. Az akkor még csak az elemi iskola öt osztályát járt férfi ott ismerkedett meg a biológiával, kémiával. Nehezen ment a tanulás, az önbizalmát azonban visszaadták a tagok. Szakemberek segítsége nélkül két évig vezette a szövetkezetet irigylésre méltó sikerrel. Munkaegységenként például hatvan forintot fizethettek, a terméseredmények javultak. A tagok szerették, pedig sokszor kemény szigorral bánt velük, mert sokan megfeledkeztek arról, hogy a közös nem azt jelenti, hogy mindent el lehet vinni.

1959-ben azonban, a tagság határozott kérése ellenére lemondott. Családjával Szolnokra költözött, búcsút mondott a mezőgazdaságnak. Ekkor kezdődött vasutas pályafutása.

Forgatja ujjai között a cigarettát, elgondolkozik. Kis szünet után folytatja.

— A fűtőház szomszédságában vettem egy családi házat. Mindig szerettem a gépeket, ezért határoztam el, hogy mozdonyvezető leszek. Nézegettem a gőzösöket, álmodoztam. Két hónapig azonban fel sem vettek a vasúthoz. Végül a szomszédom ajánlására — aki mozdonyvezető volt — alkalmaztak. Fűtőházi munkás lettem. Akkor már megszületett a harmadik gyerekem is, kellett a pénz. Elhatároztam, hogy tanulok. 1960 szeptemberében minősítettek mozdonyfűtővé. Közben megismertem a vasutasok gondjait, befogadtak maguk közé. Bekapcsolódtam a politikai szervezetek munkájába is. Egy év múlva megválasztottak a fűtőházi pártalapszervezet vezetőségi tagjának, később pedig a csomóponti pártbizottságba is.

*

Skrabán Ferenc megszállottként tanult, dolgozott, agitált. Véleményére figyeltek és egyre több megbízatást kapott. Elvégezte a dízelmozdony-vezető tanfolyamot is, de Szolnokra csak 1972-ben érkeztek ilyen gépek, ezért addig továbbra is a gőzösökön fűtött. Tíz éve vezeti az M62-est. A szakszervezeti mozgalommal tizenhat éve jegyezte el magát. A sok megbízatás közül az utóbbi: 1977-től az utazó személyzet (ötszáz vasutas) főbizalmija. Most 54 esztendős. A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatának, és még vagy tucat kitüntetésnek a tulajdonosa. Szókimondó, őszinte emberként tisztelik az egész csomóponton.

— *Mit mondhatok még?* — kérdezi, miközben felhörpinti maradék kávéját. — Elégedett ember vagyok. Két év múlva nyugdíjas leszek. Tudom, fráziskénti hangzik, de nekem örömem telik abban, hogy a dolgozók érdekeit képviseljem a szó igaz értelmében. Tudom, keményfejű embernek tartanak itt sokan, mert nem engedek az elképzeléseimből, a meggyőződésemből. Én sohasem akartam elszakadni a kétkezi munkásoktól. Ezért nem lettem téeszelnök és szb-titkár sem. Amikor Szolnokra jöttem, két évig szinte beteg voltam a honvágytól, hiányzott a mezőgazdaság, a tavaszi földek illata, a szőke búzatáblák. Küldték a leveleket a téeszből, hogy menjek vissza, mert nekem ott a helyem. Nem mentem. Egyre erősebb szálak kötöttek a vasúthoz, *gyökeret eresztettem . . .* Pedig borzasztóan nehéz éveket éltem át. A mozdonyon havonta 240 órát tüzeltem, és vagy kétszázat dolgoztam a közösségért. Néha csak három-négy órát aludtam. Kikészültek az idegeim, remeg a kezem és a szemem is gyengül. Mégsem bántam meg semmit! Nem félek a nyugdíjtól sem. Egy évig biztosan pihenek majd, de utána . . . *A közélet áramköreitől úgysem lehet elszakadni. A mozdonyvezetők fanatikus emberek, megszállottak.* Csak az tudja, érti ezt, aki közöttük él. De most már búcsúzom, mert estére szolgálatba megyek. Előtte mindig alszom egy-két órát.

Kaszala Sándor

A lakásjuttatás új rendszere (3.)

Kedvezmények, kölcsönök lakásépítőknek

Az ország lakásállományának mintegy kétharmada jelenleg is személyi tulajdonban van, az állampolgárok lakásépítésének jelentősége azonban tovább nő. Az állam a magánlakásépítést többek között a szociálpolitikai kedvezmény kiterjesztésével, kedvezményes kamatozású, hosszú lejáratú állami kölcsönnel, törlesztési kedvezményekkel, adó és illetékkedvezménnyel és nem utolsó sorban a munkáltatói támogatás lehetőségeinek szélesítésével segíti.

Családi házat – saját erőből

Az építtetőnek (vásárlónak) a szociálpolitikai kedvezménnyel csökkentett építési költség (eladási ár) legalább 30 százalékával, családi ház építése esetén pedig legalább 40 százalékával kell rendelkeznie. Ez a saját erő munkáltatói támogatással 10 százalékra, családi ház építésénél 20 százalékra csökkenhet. *Saját erőként nemcsak a készpénzt kell figyelembe venni, hanem a részben vagy egészben házilagos kivitelezésnél az elvégzett, vagy vállalt saját munkát, valamint a helyszínen tárolt, illetőleg megrendelt és kifizetett, de még le nem szállított építési anyagokat is.*

A szociálpolitikai kedvezmény összege gyermekenként 30 ezer forint, más eltartott családtagok után pedig 20 ezer forint. *A szociálpolitikai kedvezmény megilleti a családi ház építtetőit is.* Lakás építése, új lakás vásárlása és az OTP útján újraértékesítésre kerülő lakások vásárlása során a szociálpolitikai kedvezmény, kedvezményes kamatozású OTP kölcsön, bankkölcsön és munkáltatói támogatás egyszerre is igénybe vehető.

A hosszú lejáratú, kedvezményes kamatozású OTP kölcsön után a kamat évi 3 százalék, a törlesztési idő 35 év. A kedvezményes kamatozású kölcsön összegét az építtető (vásárló) családjának létszámához és vagyoni helyzetéhez igazodóan állapítják meg. A kedvezményes kamatozású kölcsön összegén felül — legfeljebb 15 évi törlesztéssel és nagyobb kamatterhekkel — *bankkölcsönt is lehet kérni.* Nem vitás, hogy a lakásépítés (vásárlás) pénzügyi feltételei kedvezőbbek, ha ahhoz a munkáltató szerv támogatást nyújt. Ilyen támogatással azok is vállalkozhatnak lakásproblémájuk önerőből való megoldására, akik enélkül erre nem lennének képesek.

Munkáltatói támogatás

Ismeretes, hogy 1983. január 1-től megváltoztak a lakásépítés munkáltatói támogatásának szabályai. A változást a MÁV is követte. A saját otthon megteremtéséhez a dolgozók leggyakrabban a munkáltatói kölcsönt veszik igénybe, ezért elsősorban azokat a szabályokat ismertetjük, amelyek a MÁV-kölcsön igénybevételére vonatkoznak. Általános szabály, hogy *munkáltatói kölcsön csak lakásépítéshez és — egyes jogszabályi kivételektől eltekintve — új lakás vásárlásához nyújtható.* Ide kívánkozik annak megjegyzése, hogy nem lehet munkáltatói támogatást nyújtani az épület (lakás) karbantartásához, felújításához, korszerűsítéséhez, helyreállításához. Munkáltatói kölcsönnel támogatható azonban a régi lakás bővítése, ha azzal a lakás legalább egy lakószobával bővül, vagy annak eredményeként a komfortja nő, valamint a lakások műszaki megosztása. Támogathatja a munkáltató a lakásvásárlást, ha a lakás értékesítésére a személyi tulajdonú lakások szervezett forgalmának szabályozásáról és pénzügyi feltételeiről szóló 50/1982. (X. 7.) PM—ÉVM sz. együttes rendelet, az állampolgárok tulajdonában levő üresen álló családi házak értékesítéséről szóló 30/1974. (XII. 4.) PM—ÉVM sz. együttes rendelet, valamint a szociális követelményeknek meg nem felelő telepek felszámolásáról szóló 2/1965, (II. 18.) ÉM —PM sz. együttes rendelet alapján kerül sor.

Végül kölcsönt nyújthat a munkáltató az önálló lakást eredményező emeletráépítéshez, tetőtérbeépítéshez, valamint nem lakás céljára szolgáló helyiségnek lakássá történő átalakításához, tekintet nélkül arra, hogy azt a tulajdonos vagy a bérlő végezteti.

A munkáltatói kölcsön iránti kérelmet az erre rendszeresített nyomtatvány felhasználásával lehet benyújtani. A nyomtatványokat a vasútállomások árupénztárai árusítják. A kitöltött nyomtatványt a dolgozó a saját szolgálati főnökségénél nyújthatja be és ahhoz csatolni kell a lakásépítési (vásárlási) formára előírt mellékleteket. *A szükséges felvilágosítást a szolgálati főnökségen, vagy a vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályán megadják, ezért célszerűbb előzetesen tájékoztatást kérni.* Támogatásban részesíteni csak a MÁV-val munkaviszonyban álló dolgozót lehet.

Kölcsön annak nyújtható, aki a MÁV-nál 2 éves megszakítás nélküli munkaviszonnyal rendelkezik (ennek hiánya esetén azonban felmentést lehet adni). Nem áll büntetőbírói vagy fegyelmi eljárás, illetve jogerős büntető ítélet vagy fegyelmi határozat hatálya alatt. Az építési (vásárlási) formára előírt saját erővel rendelkezik (vagy a kért munkáltatói támogatás engedélyezése esetén rendelkezni fog). A MÁV kölcsön törlesztési feltételeit teljesíteni tudja, vagy szerződésben vállalja, hogy a MÁV-val fennálló munkaviszonyát 10 éven belül nem szünteti meg.

Szerződésszegésnek minősül azonban az, ha a dolgozó a munkaviszonyt — a nyugdíjazás esetét kivéve — *bármely okból megszünteti.* A MÁV a szociálpolitikai kedvezmény összegével csökkentett építési költség (lakásár) 30 százalékáig nyújthat munkáltatói kölcsönt.

A munkáltató által nyújtott kölcsön után az OTP a dolgozó terhére 1 százalékos kezelési költséget számít fel. Ezt a kezelési költséget a MÁV korábban minden esetben átvállalta, most akkor vállalja át, ha a kérelmező törzsgárdatag és házastársa is MÁV dolgozó, vagy törzsgárdatag és gyermekét egyedül neveli, vagy törzsgárdatag és három, vagy annál több gyermeke van, vagy MÁV rendelkezése alatt álló lakást, vagy olyan lakást ad vissza üresen, amelyen a MÁV-nak bérlő, vagy vevőkiválasztási joga áll fenn, vagy ha a MÁV Kollektív Szerződés 61. § b) pontjában említett kiemelt jutalékra jogosító állomásfőnökségen (üzemegységben) a c) pont alatt felsorolt, kiemelt forgalmi jutalékra jogosító, illetve a záhonyi üzemigazgatóság területén kézi átrakó munkakörben dolgozik.

A kötelezettség megszegése...

A részesedési alapból nyújtott, vissza nem térítendő támogatás megszűnt. Vissza nem térítendő támogatást most — az OTP kezelési költség átvállalásának eseteiben — ugyancsak a lakásépítési alapból lehet nyújtani akkor, ha a dolgozó szerződésben vállalja, hogy munkaviszonyát — a nyugdíjazás esetét kivéve — 15 éven belül nem szünteti meg. *A nyújtott támogatás természetétől függően a MÁV a dolgozóval megállapodást köt.* Ebben a megállapodásban kell rögzíteni többek között azt is, hogy milyen következményeket von maga után, ha a dolgozó a rá háruló kötelezettségét nem teljesíti. A vállalt kötelezettségek nem teljesítése esetén a MÁV az általa nyújtott kölcsön még ki nem egyenlített összegét, a vissza nem térítendő támogatásként nyújtott összeget (vagy ha ilyen volt, a dolgozó helyett megfizetett lakáshasználatbavételi díj összegét) egy összegben visszaköveteli és 5 százalékos kamatot is felszámít.

1983. január 1-től a bérlő-, illetve vevőkiválasztási jog megszerzéséért a tanácsnak átadott összeg is áthárítható a vállalt kötelezettségét megszegő dolgozóra. A MÁV az ilyen címen áthárítható összeg felső határát 200 ezer forintban határozta meg. Az említett támogatáson kívül a MÁV szerszámok és munkagépek kölcsönzésével, használt és bontásból származó anyagok értékesítésével, vasúti fuvardíjkedvezménnyel és kedvezményes fuvardíjtétel mellett gépkocsival történő fuvarozással is segíti dolgozóinak a lakásépítést.

Dr. Garay Zoltán

Nem válogattak, elvittek minden mozdítható árut

Előzetes letartóztatásban a hatvani vonatfosztogatók

Tavaly, december 2-án érkezett a MÁV bejelentése: ismeretlen tettesek sorozatban vagonokat törtek fel és dézsmáltak meg. A rendőrségi vizsgálat először csak ott kezdődött, ahová — célállomásként — megérkezett a szerelvény, s ahol a plombákat felnyitva észlelték a bűncselekményt. Csakhogy a helyi nyomozások nem sok sikerrel jártak.

Új szálakat kellett hát keresni a rendőrségnek, s ezt — egyebek között — egy maréknyi repcefűnek is köszönhették. Történt ugyanis, hogy az egyik betört oldalú vagon rését repcefűvel tömték be a dézsmálás után a tettesek. A nyomozók és a vasúti rendészek — akikből meglehetősen kevés van Nógrád, Heves, Pest és Szolnok megyét érintő hatalmas területen — végigjártak minden állomást, átvizsgáltak minden gurítót, rendezőt, tolatóhelyet. S repcefüvet csak Hatvanban találtak. *A több irányban végzett egyidejű kutató és felderítő tevékenység csaknem három hónap után hozta meg az eredményét: ekkor bizonyosodott be, hogy a hatvani állomáson kell keresni a tetteseket.* Annál is inkább, mert az utóbbi időben 140 vagon feltöréséről kaptak jelentést a rendőrök, s ezek a vagonok áthaladtak Hatvanon.

Az eredményes adatgyűjtés és az időközben megszervezett figyelőszolgálat támpontot adott arra, hogy *Fazekas Árpád* r. főtörzsőrmester, az állomáson szolgálatot teljesítő körzeti megbízott — alapos gyanú miatt — házkutatást tartson az egy szolgálati „turban" dolgozó vasutasok lakásán. Ezek során az egyik helyen a szőlőprésből autóbuszhoz való ködlámpák, AGIP-olajok, pezsgők, Ararát konyakok kerültek elő, máshol cipők, villanymotorral egybeépített szivattyúk, csiszolt poharak, varrógépek. És a fészerben: 37 plomba, vagyis vasúti kocsizár... Ez azért fontos, mert ezek segítségével fedezték a lopásaikat. *A leszakított eredeti plombák helyett mindig olyat raktak fel, amely a feladó, illetve a célállomás között levő valamelyik vasútállomás nevét tartalmazta. Így próbálták elterelni a gyanút Hatvan állomásról.*

Az ügyben szereplő vasutasok nem voltak válogatósak. *Elvittek mindent, ami csak a kezük ügyébe került:* italt, értékes — de a számukra semmire sem használható — műszereket, képmagnót, sportmelegítőket, cigarettát, bűvös kockát, kerámiát, üvegárukat és még sorolhatnánk.

A hatvani vagonfosztogatók ügyében a rendőrség lezárta a vizsgálatot, amely szerint az általuk okozott kár 738 ezer 500 forint. A tettesek közül

Akár egy bazárban...

Mészáros Ferenc 52 éves turai lakos 248 ezer forint értékű kárt okozott: előzetes letartóztatásban várja a bírósági tárgyalást. *Nánási József* gurítós és *Debrei Imre* kocsirendező közösen, illetve *Mészárossal* együttműködve több mint 400 ezer forint értékű árut lopott.

Szabó Sándor

Az albertirsai vasutasok túlteljesítették a tervet

Albertirsa a Budapest—Cegléd fővonal középállomása. Ez az ország egyik legleterheltebb vonalrésze. Naponta mintegy hétezer ember utazik innen, többségük a főváros felé. Ebből körülbelül háromezerötszáz vasutas. A személyszállításból adódó évi bevételük meghaladja a húszmillió forintot. *A tavalyi tervet százkét százalékra teljesítették.* Naponta öt pár személyvonat indulója végállomása Albertirsa. A szerelvények takarítását is helyben végzik.

Évente kétszáz rakott teherkocsi indul innen. A legnagyobb fuvaroztató a Micsurin Tsz és a Monori Állami Gazdaság. Kiszolgálás szempontjából ide tartozik az OVIT Albertirsa—Vinyica távvezeték-szakaszának alállomása. Nekik nagyraksúlyú, különleges kocsikat kell biztosítani.

— *Az áruk zöme gyümölcs, amelyet exportra küldenek* — mondja *Lebanov Károly* állomásfőnök. — Úticélja: Lengyelország, NDK, Jugoszlávia, Olaszország. *Most ősszel százötven vagon alma ment az osztrákoknak.* Itt rakodik az Országos Magtisztító Vállalat, amely babtól madáreledelig mindent exportál, még Közel-Keletre is. Leadásban két TÜZÉP — az albertirsai és a dánszentmiklósi — érdekelt elsősorban. Havonta mintegy száz kocsi érkezik szénnel, építőanyaggal megrakva.

Az állomáson a szükséges 32 vasutas helyett csak 29-en vannak. Hiányzik egy váltókezelő, egy szolgálattevő, és egy sorompókezelő.

— *Sajnos a szociális helyzet nagyon rossz* — folytatja az állomásfőnök. — Még azt sem tudtuk elérni, hogy külön szolgálati vécéjük legyen a dolgozóknak. Az állomásépület helyiségeiből sikerült egy öltözőt kialakítani, de melegvíz már nincs. Azt mondták várjunk türelemmel... **T. Z.**

Rablótámadás a pályaudvaron

A fővárosi teherpályaudvaron csendes volt az este. Megérkezett a váltás. *Fehér Sándor* tolatásvezető munkatársaival együtt átöltözött, majd megtartották a szokásos terepszemlét, számbavették a rendezésre váró szerelvényeket. A hideg januári estén mínusz 18 fokot mutatott a hőmérő. A pályaudvaron levő munkásszállóból vidám társaság sietett ki és a vágányok között igyekezett a villamosmegállóba. A tolatócsapat tagjai irigykedve néztek utánuk, mert tudták, hogy T. G. névnapját mennek ünnepelni a közeli vendéglőbe.

— *Szívesen cserélnék velük* — jegyezte meg az egyik kocsirendező.

— *Neked is lesz névnapod, s akkor meg mi ünneplünk, ha meghívsz bennünket* — szólt vigasztalóan *Fehér Sándor.* Közben megérkezett az M—44-es tolatómozdony, kezdődhetett a munka. A kis jelzőzászlók kibomlottak a kezekben. Csattantak az ütközők, csikorogtak a féktuskók, és néha szolgálati utasítást recsegett a hangszóró.

Eközben a vendéglőben ünneplő kis társaság sűrűn koccintgatott kollégájuk egészségére. T. G. gavallér volt ezen az estén. Egymás után kérte a finom italokat. A mögöttük levő asztalnál egy fekete hajú, tagbasszakadt férfi ült. Széles pofacsontja, vastag húsos ajka, lapos orra, mogorva kifejezést kölcsönzött az arcának. Felkeltette figyelmét a gondtalanul szórakozó társaság.

— *Gyerekek! Mennünk kellene! Reggel dolgozni kell!* — szólt valaki. Az ünnepelt tartóztatta még a barátait, de nem sok sikerrel. Hívta hát a pincért. Hanyag eleganciával húzott elő zsebéből egy köteg ötszázast. Ötven forint borravalót adott a pincérnek, aztán mindannyian elindultak. A fekete hajú férfi is készülődött.

A társaság tagjai az utcán elbúcsúztak T. G.-től, mert csak ő lakott a munkásszállón, a többiek másfelé mentek. T. G. érezte, hogy a fejébe szállt az ital. Mélyeket lélegezve szippantotta be a hideg levegőt, de még így is zúgott a feje. A lábai is nehezen engedelmeskedtek. Amikor a pályaudvar ötödik vágányához ért, észrevette, hogy követi valaki. Árnyéka előrevetült a földön. Mielőtt azonban megfordulhatott volna, erős ütést érzett a tarkóján, aztán minden elsötétült előtte.

Fehér Sándor csapata ekkor már a második szerelvényt állította össze. Kezük, lábuk fázott, arcukat pirosra csípte a hideg.

— *Még két kocsit összekapcsolunk, aztán megyünk melegedni* — mondta egyikük. — *Jólesik majd a forró tea.*

A tolatásvezető éppen az utolsó kocsit akarta a szerelvényre akasztani, amikor távolabb, térdelő alakot fedezett fel, amint egy a földön fekvő ember fölé hajolva a zsebében kotorász. Megállj jelzést adott a mozdonyvezetőnek, aztán gyorsan a férfi felé indult, de az, látva, hogy tetten érték, futásnak eredt. *Fehér Sándor* lehajolt a fekvő férfihez. Akkor ismerte fel a vérző fejű T. G.-t. Pillanatok alatt kellett döntenie. Odahívta a többieket a sebesülthöz, ő pedig a közben már egérutat nyert férfi után rohant. Az idegen átszaladt az úttesten, és már majdnem eltűnt üldözője szeme elől, amikor Fehér megpillantott egy taxit. Leintette és gyorsan bevágódott a kocsiba. A támadó ezt nem vette észre. Arra gondolt, hogy lerázta üldözőjét, és megnyugodva ballagott egy mellékutcába. A taxi lassan követte, majd hirtelen elébe kanyarodott. *Fehér Sándor* kiugrott a kocsiból, mire a fekete hajú, rossz külsejű férfi egy kapualjba próbált menekülni. A tolatásvezető azonban fürgébb volt, és elállta az útját.

— *No, koma, most már nincs menekvés!* — mondta ingerülten.

Az idegen azonban nem adta fel könnyen. Ökölbe szorított kézzel támadott. *Fehér Sándor* számított az ellenállásra. Villámgyors mozdulattal megragadta a támadó karját és hátracsavarta, másik kezével pedig a nyakát szorította le. Mozdulni sem bírt a rabló, csak tehetetlenül szitkozódott. A taxis közben URH-n értesítette a rendőrséget.

— *Engedj el! Neked adom a dohányt!* — könyörgött a bűnöző, de *Fehér* erősen tartotta. Csak akkor lazított a szorításon, amikor a rendőrök megérkeztek. Az beletörődött a sorsába, hiszen látta, most már végképpen nincs menekvés. A rendőrök felszólítására engedelmesen rakosgatta ki zsebének tartalmát a ház előtti lépcsőre. Előkerült egy köteg ötszázas bankó is. A támadó csuklóján hamarosan kattant a bilincs.

Amikor *Fehér* visszatért kollégái közé, T. G.-t már elszállította a mentő. A kis csapat bement a melegedőbe, és körülülte az asztalt. Hallgatagon szürcsölték a forró teát. A tolatásvezető szólalt meg először:

— *Ugye, fiúk, nem is volt ma olyan hideg?!*

Séra Sándor

Kisteleki hétköznapok

Szegedről a fővárosba utazva a gyorsvonat legelőször Kisteleken áll meg. A vonatról leszálló utast tiszta, rendezett, tavasztól késő őszig virágosított állomás fogadja. E kis középállomáson sok teendőjük van a vasutasoknak.

Feladási áruforgalmuk évente 27—28 ezer tonna. *Ennek több mint 70 százalékát az országhatárokon túlra küldik.* Egyik legjelentősebb feladójuk a Felgyői Állami Gazdaság levelényi üzemegysége, amelynek feldolgozó- és szárítóüzemében többek között kukorica-, fű- és lucernapelletet állítanak elő. *Az állatok takarmányozására szolgáló pelletből évente 8—10 ezer tonnányit küldenek exportra.* A Gabonafelvásárló és Malomipari Vállalat búzát és más terményt, a DEFAG faküldeményt, a Tejipari Vállalat sajtüzeme speciális dobozolású sajtot ad fel. A tsz-ek közül az egyik legnagyobb gazdasága a pusztaszeri Hét Vezér Tsz-nek van, amely a közelmúltban beindult zöldségszárítójában petrezselymet, zöldséget dolgoz fel és küld a holland és a svéd megrendelőknek.

— Valójában leadási állomás vagyunk — mondja *Kormány Béla* állomásfőnök. — *Évente 100—110 ezer tonna árut fogadunk.* Legnagyobb partnerünk az ÁFOR, amelynek iparvágányára tavaly több mint 61 ezer tonna gázolaj- és más ásványolajtermék érkezett. Az üzem két műszakban, 10—12 tankautóval hordja az üzemanyagot a környező településekre, és a benzinkutakhoz. Állomásunk vonzáskörzetébe több település és hét termelőszövetkezet tartozik.

A kisteleki vasutasok a saját elegyükön kívül itt sorozzák ki a vonatokból Csengele, Balástya és Szatymaz állomások kocsijait, amit rendeznek, és tovább küldenek. A három említett állomás kocsijainak gyűjtése, rendezése többletfeladatot ró a kistelekiekre. **G. J.**

AZ ÁPRILISI ÜLÉSEN

A központi vezetőség elé kerül a művelődési intézmények helyzete

Szakszervezetünk vezető testületei az elmúlt években rendszeresen foglalkoztak a művelődési otthonok helyzetét és munkáját érintő kérdésekkel. A művelődési intézmények személyi, tárgyi, anyagi feltételeiről, tartalmi munkájáról és irányításuk helyzetéről szóló átfogó jelentést azonban legutóbb 1978-ban tárgyalt az elnökség. *Az intézmények helyzete most a központi vezetőség áprilisi ülésének napirendjére kerül.* Mi indokolja ezt?

Első helyen kell említeni, hogy a SZOT elnöksége 1982. január 1-től a szakszervezeti, valamint az üzemi, vállalati művelődési intézmények irányítását, ellenőrzését, tartalmi és pénzügyi szempontból egyaránt az ágazati szakszervezetek központi vezetőségének a hatáskörébe utalta. Szakszervezetünk fenntartásában jelenleg 24 önálló költségvetéssel gazdálkodó művelődési otthon működik.

A népgazdaság és a vasút nehéz anyagi helyzete miatt is szükségessé vált — többek között — a közművelődési munka, ezen belül a művelődési otthonok szerepének, tevékenységének és további feladataiknak az átértékelése. Az elmúlt öt évben az intézmények támogatása reál értékben lényegesen nem változott, 1983-ban azonban forint összegben is jelentősen csökkent: *az állami támogatás 11,2 százalékkal, a vasutasszakszervezet támogatása mintegy 20 százalékkal.* Ez önmagában is indokolja az átértékelést.

Mint ismeretes, a szakszervezeti irányítás alatt álló művelődési intézmények fő feladata, hogy rugalmasabban alkalmazkodjanak a vállalati, üzemi, alapszervezeti igényekhez, körülményekhez és a gazdálkodás feltételeihez. Támogassák a szakszervezetek termelést segítő, a munkahelyi demokratizmust fejlesztő, érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységét. Mindezt csak következetes irányítással, és a helyi törekvéseknek tág teret adó módszertani segítségadással lehet megvalósítani.

A központi vezetőség elé kerülő jelentés átfogó képet ad a művelődési intézmények helyzetéről, a személyi és tárgyi feltételekről, látogatottságukról, gazdálkodásuk tartalékairól. Ugyanakkor a jövő feladatait is meghatározza. Eszerint intézményeinknek jobban kell építeni a vasutas dolgozók művelődési igényeire. A munkahelyi gazdasági, politikai és művelődési feladatok hatékonyabb segítése érdekében célszerűbben kell felhasználni a művelődési otthonokban rendelkezésre álló személyi és tárgyi feltételeket. *Szakszervezetünk a jövőben csak differenciáltan tudja biztosítani az anyagi támogatásokat.* A differenciálás a vasutas művelődési igények, a kiemelt tartalmi, művelődési feladatok, valamint az intézmények sajátos helyzetének figyelembe vételével történik. Szorgalmazni kell az intézmények közös fenntartásba vételét a tanácsoknál és más vállalatoknál, s emelni kell a saját bevételek arányát. Javítani kell a központi, a közép- és az alapszervezetek irányító tevékenységének színvonalát. Az intézményekben a jelenleginél demokratikusabb vezetést kell megvalósítani.

A kulturális, agitációs propaganda és sportosztály jelentése bizonyára jó alapot biztosít majd a vitához.

A vonat a művelődési házhoz visz

Természetesen az autóbusz is, de a vasutasoknak a vonat kedvezőbb. A Landler Jenő járműjavító üzem dolgozóinak pedig kényelmes is. Hiszen helyben van minden kedvtöltésre, szórakozásra alkalmas lehetőség, amelyet a vasutasok művelődési háza hosszú évek óta biztosít. Hány éve is? Pontosan huszonkét esztendeje. *A házat 1961. április 29-én adták át rendeltetésének.* Azóta gyarapodott az intézmény. Nemrégiben új színházteremmel bővítették, amelyben a rendszeres filmvetítésen kívül, gazdag irodalmi műsorokat is szerveznek.

Lépést tartani az igényekkel

Sándor Géza, a művelődési ház igazgatója és kis létszámú apparátusa mindent megtesz, hogy a vasutasok művelődési igényeivel lépést tartson és azokat tovább fejlessze. Ez utóbbi persze nemcsak rajtuk múlik, hiszen a pénzügyi lehetőségek korlátot szabnak az elképzeléseknek. Ennek ellenére a Landler Jenő járműjavító üzem dolgozói hosszú évek óta tapasztalhatják a művelődési ház emberközelségét és azt az igyekezetet, amellyel szabad idejük hasznos eltöltését segítik.

Az üzem létszáma ezerháromszáz. Ebből ezernél is több a fizikai munkás. A nők kétszázan, a harminc éven aluli fiatalok pedig csaknem kétszázötvenen vannak. Nyolcszázhúszan bejárók. Az üzemben 113 szocialista brigád dolgozik, 1100 taggal.

A járműjavító üzem dolgozóinak összetételéből következik, hogy a művelődési ház tevékenységének középpontjában a munkásművelődés segítése áll. *Ennek érdekében 22 év alatt sok hasznosat cselekedtek.* A régmúlt idők helyett maradjunk az 1982-es esztendőnél. Annál is inkább, mert a járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága februárban az előző év munkájáról számoltatta be a művelődési ház igazgatóját.

Mit mutat a mérleg? Mutatja például hogy sajátos eszközeikkel segítették a termelőmunkát. Kétéves sikertelen próbálkozás után *megalakították az újítók klubját*, ahol életképes társadalmi vezetőséget választottak. A műszaki klub is jól működik. Az üzem dolgozóinak tanulását az általános iskola VII—VIII., a szakközépiskola II—III., valamint a gimnázium I—III. osztályainak beindításával segítették. 1976-tól az általános iskola kihelyezett tagozatán az üzem 115 dolgozója fejezte be a nyolc osztályt. A gimnázium intenzív kihelyezett tagozata 1972 óta működik és ez idő alatt *közel 200-an szereztek középiskolai végzettséget.*

Kiállítások, tapasztalatcserék

A bejárók művelődése érdekében 1982-ben az intézmény szocialista szerződést kötött a XV. kerületi és a veresegyházi művelődési központtal. E szerződés alapján sikerült több vitás problémát rendezni és a vasutasok művelődésével kapcsolatos terveket megvalósítani. A szerződő felek együttműködésében a tapasztalatcserék fontos szerepet töltenek be. A szocialista brigádok részére több érdekes kiállítást is rendeztek. Így például a műszaki könyvkiállítást. *Kirchmayer Károly* szobrászművész és *Tavaszy Noémi* grafikusművész kiállítását az üzemből ezernél is többen tekintették meg. Népszerű és sikeres volt *Szommer József* és *Verébb László* amatőr képzőművészek közös kiállítása is

A művelődési ház vezetői hozzáértő figyelemmel segítik a klubok, szakkörök munkáját. *Legeredményesebben a tíz éve alakult szocialista brigádklub működik*, ahol a foglalkozások rendszeresek, aktívak. Az ifjúsági klubnak ősz óta új vezetősége van. A fiatalok klubmunkáját múlt esztendőben többek között hátráltatta a pincehelyiség leromlott állapota is, amelynek helyreállítását az idén sürgős feladatként tervezik. A szakmunkástanulók klubfoglalkozásain új módszereket iktattak be. *Ismerkedés a könyvtárral* — címmel, közelebb viszik a tanulókat a betűk birodalmához. Kiállítások, előadások szervezésével érdekesebbé, mozgalmasabbá teszik a klubéletet. A matematika, fizika szakkör a középiskolások tanulmányait segíti, a nyugdíjasok klubja pedig filmvetítésekkel, egészségügyi előadásokkal és szórakoztató népzenei műsorokkal az idős vasutasok életét teszi kellemesebbé.

A ház könyvtára külön programot jelent. Húszezer kötetes olvasótermével csábító lehetőség a művelődésre. A könyvtár 1982-ben több rendezvénnyel is vonzotta a vasutasokat. Műszaki könyvkiállítás után — az ünnepi könyvhét alkalmából — árusítással egybekötött kiállítást rendeztek, majd *Moldova Györggyel* teltházas író-olvasó találkozót tartottak.

Megalakult a bizalmiak klubja

Az 1983-as esztendő ugyancsak mozgalmas lesz. *Sándor Géza* igazgató a járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága előtt beszámolt a termelőmunka segítésében, a közösségi klubélet erősítésében, a lakóhelyi művelődési szervekkel való együttműködésben és tapasztalatcserékben tervezett további erőfeszítésekről. *Új kezdeményezésként márciusban létrehozzák a bizalmiak klubját*, amelynek öttagú vezetőségét a főbizalmiak delegálják. A klub foglalkozásain *a bizalmi munka „hogyan" kérdéseire keresnek és adnak választ.* A többezres lakótelepen kísérletképpen irodalmi presszót alakítanak, a művelődési igények szolgálatában. Tervezik még házi antikvárium létrehozását is, ahol a járműjavító üzem dolgozói — a pénzügyi szabályok alapján — eladhatnak, vásárolhatnak könyveket.

A Landler Jenő járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága úgy értékelte, hogy az 1982-es esztendő, valamint az idei sokszínű terv, a művelődési ház felelősséggel vállalt és végzett munkáját tükrözi.

Pálinkás Katalin

Fazekas Lajos

EZ A FÉNY...

Ez a fény már tavaszt-igérő.
Reményünk — bár lehet — korai még.
De ez a fény tavaszt-igézőn
pirosítja az arcok hó-színét! — — —

A virradatban mozdul az élet,
— szinte látom a Föld mozdulatát,
mikor világosodnak a völgyek, —
s emelkednek a fény felé a fák! — — —

Remegő ágak közt havat hord a szél.
S mégis — a rügyek már készülődnek,
hogy kirobbantsák üde zöldjüket
s beborítsák a földet!

Madár János

SÜRGÖNY

Kattognak
számüzetéseim vonatkerekei,
egyetlen nap
elég lenne a nyárhoz,
csak szólhatnék véled
igazul. Hibátlan egek
kék-anyanyelvén,
földnevelő génütememre
megmozdulna
a Rima-csönd-ének.

Néme'h István

INTEGETŐKRE

Azok a vasárnapi
zsúfolt gyorsvonatok
ahol fennakad egy-két arc
szememen,
azok a vasárnapi
integetések,
ahol nekem nem integetnek
valahogy őszt hoz
nem szomorút
csak suhanó
énekálmú valóságot
és egy kicsit didergek.

Kiállítás

Érdekes kezdeményezés színhelye volt Püspökladányban az épület- és hídfenntartó főnökség IV. számú építésvezetőségének oktatóterme. Itt rendezték meg ugyanis *ifj. Papi Lajos* amatőr fotóművész kiállítását, amelyet *Zsoldos István* nyugalmazott gimnáziumi tanár nyitott meg.

Ifj. Papi Lajos a szolnoki járműjavító üzem géplakatosa. A fotózás alapismereteit a kisújszállási fotószakkörben sajátította el. Művészi látásmódjának kialakulására hatással volt a híres szobrász édesapa munkásságá. Témái színesek, sokoldalúak. *A kiállítás közönségére a cigány sorozat és az édesapja műtermében elkapott érdekes művészportrék voltak különösen nagy hatással.*

A kiállítás az ÉHF IV. számú építésvezetőségének kezdeményezésére jött létre. Örömmel támogatta az ötletet az üzemi művelődési bizottság és a szakszervezeti bizottság is. Fáradozásuk nem volt hiábavaló.

Tóth Zoltán

MOZDONYFÜTTY

Gőzágyból kelve diadallal
süvít át a fák között
Riasztva madarat, vadat.
S kérész élete betelvén
Fáradtan hull a tájra,
Akár az alkonyat.

Ha én volnék a szépek szépe...

Szépségverseny lesz az idén Budapesten, méghozzá nem is akármilyen vetélkedő — a teremtés büszke koronái mérik össze szépségüket, hogy szakavatott zsüri döntse el: melyikük a szépek szépe. S mivel hogy labdarúgásról szó sem esik ez alkalommal, feltehetőleg megtelik a hajdani aranycsapat fénykorában emelt Népstadion — e patinás intézmény lesz ugyanis a nagy érdeklődéssel várt, nemzetközi erőpróba színhelye. Már az ókori görögök is tudták, hogy a sport és a szépség édestestvérek, indokolt hát, hogy sportpályán vonultassuk fel szép fiaink legszebbjeit, majd koronázzuk királlyá a legszebbek legszebbikét, miként az ilyenkor dukál. A Duna jege helyett a stadion zöld gyepén választunk uralkodót, aki nem biztos, hogy bölcs lesz, az sem aranyszabály, hogy igazságos, de legalább szép. S az is valami!

Az előzményekhez tartozik: szó esett arról is, hogy bikaviadalt rendezzenek a sokat tapasztalt pesti arénában, ám a megvalósítás hármas akadályba ütközött. Először: a honi bikák előképzettsége nem alkalmas arra, hogy dúlva-fúlva rohanjanak a vörös kendővel táncoló torreádorra. Másodszor: a külföldi bikák importálása kemény valutát kívánna, márpedig az importkorlátozás esztendeiben szükségesebb berendezésre sem telik, mint bikára. Harmadszor: a honi állatvédők nem járultak hozzá, hogy tízezrek szeme láttára, magyar földön, külföldi pengével ledöfjenek akármilyen nemzetiségű bikát is.

A férfiakkal persze más a helyzet. Először: a hazai férfiak kiválóan helyettesítik a külhoni bikákat. Másodszor: az importférfiakért sem kell kemény valutával fizetni, e nemzetközi vetélkedésre térítés nélkül eljönnek. Harmadszor: a magyar állatvédők nem védik a férfiakat. Bárki közülünk kiállhat a stadion gyepére, megmutathatja deltás alakját, s szenvedheti a szigorú pesti szépségszakértők gúnykacaját nyápic alkata, a szabályostól eltérő — a tótószelvények döntetlenjére emlékeztető — lába és egyéb fogyatékossága miatt. Fel tehát, férfitársaim, ott a helyünk a zöld gyepen — ne töprengjünk a várható következményeken, az igazi versenyéken nem a győzelem a fontos, hanem a részvétel. Tegyünk meg mindent azért, hogy honi pályán honi üstökre kerüljön a nemes korona!

Nézem magam a tükörben és azon merengek: induljak-e? Miért is ne? Orrom, fülem a helyén — nekem tetszik; aki mer, az nyer! Az ám, és ha megnyerem?!... Újabb töprengés: lemondanék-e önként a szépségkirályi trónról (miként azt egy korábbi világszépe tette, 17 órai uralkodás után, ilyen meg amolyan okokra hivatkozva), ha engem választanának e megtisztelő címre. Farkasszemet nézek önmagammal, és tiszta lelkiismeretem azt sugallja: semmi sem indokolná az önkéntes trónfosztást. Ama világszépétől eltérően, nem szerepeltem pornófilmben, házaséletem makulátlan, és végül is, miért hozzam kellemetlen helyzetbe azt a nagytiszteletű zsűrit, amely — nem kétlem: hosszas vita után; azt is megkockáztatom: néhány ellenszavazat ellenére — engem talált legméltóbbnak az e tisztre méltó férfiak közül.

...De ha mégis megtenném? Hisz' hivatkozási alapom tucatjával akad. Kezdem mindjárt a legalapvetőbbel: demokratikus nézeteim nehezen egyeztethetők össze a királyi méltósággal. Mondhatnám persze: volt már jó király is, ama Duna jegén megválasztott, igazságos Mátyás, aki rangrejtve vegyült el a nép között (nevezetesen királyként tudósíthatnék vasúti szerelvényeink tisztaságáról, a járműjavító üzemek alkatrészellátásáról, egyes hivatalok pazarlásáról, mások takarékosságáról). Igenám, de mi van, ha az egyik riportalanyom felismer, és elterjeszti rólam, hogy szépíteni akarom a valóságot?

Sutba hát a koronával! Le velem! Lemondok... azazhogy felmentésemet kérem. Ehhez persze valamilyen nyomós érv is kell, csupán akkor jelenhet meg a tisztes közlemény, miszerint: „F. T.-t saját kérésére — érdemei elismerése mellett — szépségkirályi megbízatása alól felmentették". Ezt követően még átvenném az ilyenkor járó magas kitüntetést, és mehetek szépségem hírével...

...Ám mi van akkor, ha a döntésre illetékesek másként vélekednek? Ha megpróbálnak meggyőzni, hogy bár van nálam szebb szép is e honban, de emilyen meg amolyan meggondolásból, most és itt, én ülhetem meg mindenki számára legmegnyugtatóbb módon a szépségkirályi trónt. Mert A. B. szép ugyan — de a füle! A füle mögött van valami... C. D. vitathatatlanul nagyon szép — de az orra! Ő mindenért megornol; jaj az udvarnak, ha ilyen uralkodója lenne... E. F. pedig? Nos igen, ő szép. Gazember, aki az ellenkezőjét állítja — de a könyöke! Szépségkirályként addig könyökölne, amíg a királyok királyává nem koronáznak.

Ezzel szemben ugye én... A fülemmel, az orrommal, a könyökömmel semmi baj. Hogy a szépséghez e három kecses testrész kevés? Annyi baj, csak ne legyek kishitű: majd belejövök. Kitartó igyekezettel, szorgalmas akarással, a munkatársak segítő támogatásával. A mi humanista világunkban a szépség hiánya nem jelenthet hátrányt a szépségversenyen, kivált' ha az egyéb mutatók vonatkozásában megfelelek az elvárásoknak. S gondoljak azokra is, akik megelőlegezve bár, de belém helyezték a bizalmukat. Akik nyílt szóval, kertelés nélkül már megannyiszor megmondták nekem, hogy szép lehetek, de okos — az nem.

Köszönöm. Meggyőztek. Maradok. Vivát!

Versenyre fel! **F. T.**

Április 11., a költészet napja

PÉCSI VASUTAS KOSARASOK

Három évtizede az élvonalban

Pécsen kívül nincs olyan vidéki város, amely már több, mint három évtizede elsőosztályú női és férfi kosárlabdacsapattal büszkélkedhet. A hazai kosárlabdázás fellegvárában, Pécsett, *a Pécsi VSK női és férfi kosárlabdázói 1947 óta NB I-esek.* E két csapat nemcsak Baranya megye, hanem egész Dél-Dunántúl élcsapatát jelenti, valamint egyedüli elsőosztályú vasutascsapat is az országban.

Mindkét csapat szereplése megfelel az elvárásoknak. Legtöbbször a bajnoki táblázat közepén állnak, a legutóbbi bajnokságban a női csapat a hetedik, a férfi csapat pedig a hatodik helyen végzett. Jelenlegi várható helyezéseik a nyolcadik, illetve kilencedik helyezés.

A bajnokság lebonyolítási rendje szerint a második szakaszban külön versenyeznek a legjobb tíz közé tartozók és külön a 11—20 közötti csapatok. A pécsi kosárlabdázók eredményességét mutatja, hogy évek óta a „felsőház"-ban fejezik be a bajnokságot.

A szakosztály tevékenysége, a bajnoki szerepléstől függetlenül, rendkívül sikeresnek mondható, mert az eltelt évtizedekben — *Banna, Gyurasits, Pálvölgyi, Rabb, Heinrich, Verbőczíné* személyében — szinte mindig adtak versenyzőt a magyar válogatottnak. (Sajnos azonban éppen az említett válogatott játékosok nagy részének Budapestre való távozása akadályozta a még eredményesebb bajnoki szereplést.)

Jelenleg a női csapatban — *Hollós, Sztojkovics, Balázs* személyében — ismét vannak válogatott kerettagok, sőt Hollós Anna már állandó tagja a válogatottnak.

Kosárlabdában, a jó szerepléshez, elengedhetetlenül szükségesek a magas játékosok. E tekintetben jelenleg a női csapatban van több „fantázia", mert a mezőnyhöz viszonyítva sokkal jobb az átlagmagasságuk, mint a férfiaknak. Egyébként a két csapat között állandó a rivalizálás. *Az utóbbi években a bajnoki táblázaton a férfiak végeztek egy-egy hellyel előbbre, az idén valószínűleg fordul a kocka.*

A játékosok néhány kivételtől eltekintve vasutas dolgozók. Játékos pályafutása alatt több sportoló szerzett felsőfokú vasúti szakképzettséget, végzett el egyetemet, főiskolát. Továbbtanulásukhoz a szolgálati és sportköri vezetők minden segítséget megadnak.

A sok szép sportsikert látott PVSK-csarnokból 1979 óta a tágasabb, kulturáltabb elhelyezést biztosító városi sportcsarnokba költöztek a csapatok. Itt a korábbi 3-400 fős közönség helyett *néha 1500—1800 néző is tapsolhatott szép győzelmeknek.* Sikerült már legyőzni a sokszoros bajnok Honvéd és MAFC csapatát, valamint a „csarnokavató" mérkőzésen a szomszédvár, Baja csapatát is.

A Vasutas Kosárlabda Európa Bajnokságokon részt vevő válogatottat is szinte teljes egészében a PVSK játékosai alkotják. *A legnagyobb sportsiker eddig a férfiak második, a női csapat ötödik helyezése.*

A két csapat múltja, s jelene a megfelelő utánpótlás, továbbá a bázisszervek — a pécsi vasútigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete és a területi szakszervezeti bizottság — erkölcsi és anyagi támogatása minden bizonnyal a jövőben is biztosítja majd, hogy a vasutas kosarasok további szép sportsikerekkel öregbítik a Pécsi VSK sportolóinak eddig elért eredményeit.

Zalavári László

A pártoló tagokra lehet számítani

A közelmúltban tartotta Záhonyban az 1982. évet értékelő közgyűlését az MHSZ MÁV Honvédelmi Klub. *Végh László* titkár elmondotta, hogy a klub a lövész és tartalékos szakosztállyal eredményesen működik. A klubnak 63 pártoló tagja van, akikre mindig lehet számítani. Elmondta továbbá, hogy az elmúlt évben a tervnek megfelelően alakult az oktatás. Kiemelte, hogy a járási versenyen csapatban első, egyéniben az első három helyen végeztek. A megyei versenyeken pedig csapatban a második helyet, egyéniben egy első, egy második és két negyedik helyezést szereztek.

HÍREK

— **Brigádvezetők fóruma.** A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága március 18-án rendezte a szocialista brigádvezetők fórumát, amelyen hatvanan vettek részt. A napirenden az üzemi demokrácia időszerű kérdései és a lakásügyi jogszabályokkal kapcsolatos tudnivalók szerepeltek.

— **Iskolások üzemlátogatása.** A közelmúltban a miskolci 30-as számú általános iskola harminc tanulója kereste fel a körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységét. A pályaválasztási céllal rendezett üzemlátogatás során a gyerekeket a villamosmozdony-vezetők Április 4., valamint a vontatási számadók Kandó Kálmán brigádja kalauzolta.

— **Újítók és brigádvezetők tanácskozása.** A kisújszállási pft. főnökségen a közelmúltban értékelték az újítók és brigádvezetők munkáját. Az újítási versenyben elért eredményekért öten pénzjutalomban részesültek. A tanácskozáson adták át az 1983-ra szóló újítási feladattervet is.

— **Propagandisták felkészítése.** A bátaszéki üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága már az elmúlt év végén megkezdte a szakszervezeti propagandisták felkészítését. Az idén Werling Jenő, a pécsi szakszervezeti területi bizottság munkatársa a gazdaságpolitikáról, Deli Sándor, a Tolna megyei szmt titkára pedig a népgazdaság helyzetéről és a fontosabb feladatokról tartott előadást.

— **Koszorúzás.** Az ÉHF celldömölki kertészetének Kállai Éva szocialista brigádja március 15-én megkoszorúzta Virághalmi Ferenc 48-as honvéd százados sírját. A síremléket tavaly, az ÉHF 4-es szakaszának Munkácsy brigádjával közösen hozták rendbe.

— **Előadás kertbarátoknak.** A nagykanizsai kertbarátkör tagjainak diaképekkel illusztrált előadást tartott a szőlőfajtákról Kiss Ervin, a Badacsonyi Állami Gazdaság főmérnöke.

— **Nyugdíjasok látogatása.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai március 11-én a helyi Pannonia Cipőipari Szövetkezet üzemébe látogattak. A negyven nyugdíjas megismerkedett a szövetkezet történetével és a cipőkészítés technológiájával.

— **Véradónapok.** A miskolci körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezetének vontatási alapszervezete véradónapokat rendezett.. Négy nap alatt 580 vasutas összesen 230 liter vért adott térítésmentesen.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában ünnepséget rendeztek a forgalmi utazók közül elmúlt évben nyugdíjba vonult dolgozók tiszteletére. Szép István állomásfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, majd átadták a szakszervezeti bizottság ajándékait. Utána valamennyi nyudgíjast vacsorán láttak vendégül.

— **Taggyűlés.** A vecsés—üllői önálló nyugdíjascsoport a közelmúltban tartotta. félévi beszámoló taggyűlését, amelyen a csoport elnöke beszámolt az eredményekről és a legfontosabb teendőkről. Határozatot fogadtak el továbbá arról, hogy a csoport tizennégy 80 év feletti tagját megajándékozzák.

HALÁLOZÁSOK

Megrendülve, fájdalommal tudatjuk, hogy FOGARASI PÁL, MAV-főelőjegyző életének 67. évében 1983. március 18-án váratlanul elhunyt. Hamvasztás után drága halottunk földi maradványát 1983. április 29-én, 11 órakor helyezzük örök nyugalomba a Megyeri úti temetőben.

A gyászoló család

Súlyos betegség után március 9-én, 42 éves korában meghalt Alapi Gábor, Pásztó állomás forgalmi szolgálattevője, aki nagy odaadással, lelkiismeretesen végezte munkáját. A hozzátartozók és munkatársak március 17-én kísérték utolsó útjára a pásztói köztemetőbe.

KÖZGYŰLÉS

Eredményes évet zárt az SZVSE

A Szegedi Vasutas Sport Egyesület március 14-én tartotta küldöttközgyűlését, amelyen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Debreczeny Pál*, a TSH megyei elnöke is. Az elnökség írásos anyagához *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes, az SZVSE elnöke fűzött szóbeli kiegészítést.

A beszámolóból kitűnt, hogy az elmúlt időszakban jól szerepeltek az SZVSE sportolói, megoldódtak a létesítményi gondok, előbbre léptek a nevelés, a szervezettség terén. *Az egyesületnél jelenleg öt szakosztályban 540-en sportolnak. A minősített versenyzők száma 203.* Tizenhat első huszonegy második és negyvenhét harmadik osztályú sportolójuk van.

Atlétikai szakosztályuk a legeredményesebb, hiszen évek óta egyenletesen fejlődik. 1981-hez viszonyítva 19-cel nőtt a létszámuk. A megváltozott, szigorú minősítési szintek ellenére néggyel nőtt az I. osztályú minősítést elérők száma, továbbá emelkedett az arany-, ezüst- és bronzjelvényesek száma is. *Az országos szakosztályi rangsorban a C kategóriás besorolás ellenére a 18. helyre léptek elő.*

Másik eredményes szakosztályuk a birkózóké, amely létszámilag a legnagyobb, s a legtöbb edzőt foglalkoztatja. A szabadfogású számban különösen szép sikert értek el. Bajnokságot nyertek a II. osztályban, így idén már a legjobbak között versenyezhetnek.

A labdarúgó-szakosztály a több éves próbálkozás után magasabb osztályba került. Az elmúlt év őszétől a területi bajnokság Körös csoportjában szerepelnek.

Az elmúlt évben a sakkszakosztály munkájában kedvező változások történtek. Szervezettebbé, egységesebbé vált a szakosztály vezetése, aminek eredménye: az OB II-ben az élmezőnyben végeztek.

A tájékozódási futó szakosztály is eredményesen dolgozott. Az országos rangsorban a 24., a megyei szakosztályok között pedig a második helyen állnak.

A minőségi sport mellett nagy feladat hárult az SZVSE-re a vasutasok tömegsportigényének kielégítése terén. *Csupán tavaly 16 sportágban több mint 16 ezren versenyeztek.* Különösen eredményes az együttműködés a KISZ-szel és a területi szakszervezeti bizottsággal.

A beszámoló utáni vitában felszólalt *Koszorús Ferenc* főtitkár is, aki többek között az egyesület fejlődéséről és a sportolókkal szemben támasztott követelményekről beszélt.

G. J.

Tizennégy éves óriás

Kozma István a példaképe

Az ősszel múlt két éve, hogy egy nagy növésű, kissé kövér fiú jelentkezett a Szolnoki MÁV-MTE birkózóinak edzésén. *Kondacs György* szakosztályvezető azonnal „védőszárnyai alá vette". Most két év elteltével már alig lehet ráismerni. *Pintér Józsefet,* a szolnoki Abonyi úti általános iskola nyolcadik osztályos tanulóját szép szál ifjúvá „varázsolta" a rendszeres testedzés, 195 centi magasságával és 110 kilójával magasan kiemelkedik osztálytársai közül. A megkülönböztetett figyelem azonban elsősorban kiemelkedő sporteredményeinek szól. 1982 végén ugyanis az Úttörőolimpia országos döntőjén Szombathelyen, kötöttfogású birkózásban a +68 kg-os súlycsoportban elnyerte a bajnoki címet és az ezzel járó aranyérmet.

Igaz, a debreceni területi döntőről „csak" másodikként jutott az országosra. Akkor a törökszentmiklósi Junó bizonyult jobbnak nála. Az országoson azonban sikerült visszavágnia.

Tanárai szerint rendkívül szerény és tisztelettudó. Erejét sohasem fitogtatja. A szőnyegen azonban nem takarékoskodik a benne rejlő energiával. *A 14 éves óriás utolsó éves úttörő, de már rendszeresen edz 18—19 éves versenyzőkkel is.* Szigorú napirend és étrend szerint él. Reggelire két liter tej az adagja, de ha tíz tojásból készül a rántotta, az is könnyen eltűnik a tányérjáról.

Edzője Felber András, a Szolnoki MÁV—MTE főfoglalkozású vezetőedzője 1982 óta foglalkozik vele. Ugyanis tavaly került Szolnokra. Mint edző 1973—1981 között a Záhonyi VSC birkózóit oktatta. Ezután egy évig a Nyíregyházi VSSC szakosztályánál tevékenykedett.

Pintér József mint végzős általános iskolás most pályaválasztás előtt áll. A hentes és szakács szakmákkal kacérkodik. Egyelőre azonban a birkózásnál nincs fontosabb a számára. Példaképe néhai *Kozma István,* akinek nyomdokaiba szeretne lépni. Azzal tisztában van, hogy elképzeléseinek valóra váltásához nagy erőfeszítésekre, kitartásra van szükség.

Vincze János

MVSC

Többet tenni a hírnévért!

A Miskolci Vasutas Sportegyesület is küldöttközgyűlést tartott a közelmúltban, amelyen megjelent *Sági József*, a cselgáncsszövetség főtitkára is. *Marosi József* ügyvezető elnök értékelte az elmúlt választás óta végzett munkát.

A szakosztályok közül az atlétikai és a cselgáncsszakosztály sportolói értek el jó eredményeket. Tavaly köszönthették Borsod megye első világbajnokát, *Hajdú Gyula* személyében.

A sportegyesület együttműködési megállapodást kötött a Miskolci Spartakusz és a Borsodi Bányász egyesülettel. Az ezerkétszáz sportolót és a szakosztályvezetést képviselők hozzászólásai azt tükrözték, hogy *még többet kell tenni a vasutas sportegyesület hírnevének megőrzéséért.*

A közgyűlés a beszámolót és a számvizsgáló bizottság jelentését elfogadta. Sor került a sportegyesület alapszabályának módosítására is.

A MÁV NTE és a versenysport

Nagykanizsán a vasutas súlyemelők csarnokában tartotta küldöttközgyűlését a MÁV NTE. A nagy múltú kanizsai egyesület kétéves munkájáról *Gál László*, a sportkör ügyvezető elnöke számolt be. Részletesen foglalkozott a szakosztályok és edzők munkájával. A MÁV NTE az elmúlt két évben jelentős szerepet vállalt a versenysportágak fejlesztése érdekében. Úgyanakkor szem előtt tartotta a tömegsportot is. Az egyesület különböző szakosztályaiban 700 versenyzőt tartanak nyilván.

A cselgáncsozók 4 olimpiai pontot gyűjtöttek, 2 ezüst- és bronzjelvényes, 1 felnőtt II. és 3 III. osztályú minősítést szereztek. A férfi kosárlabdacsapat a Nyugati csoport közepén, a női pedig a második helyen van. A nők szeretnének felkerülni az NB I-be. A labdarúgás változatlanul népszerű. Jelenleg egy pont előnnyel a megyei bajnokság élén állnak és szeretnének a területi bajnokságba feljutni. Az ökölvívó szakosztály 7 olimpiai pontot szerzett. A súlyemelő szakosztály 16 olimpiai pontot gyűjtött. Legeredményesebb versenyzői: *Simon Imre* I. osztályú és *Nádudvari Csaba* serdülő. A vívók *dr. Horváth György* edző vezetésével szép eredményekkel büszkélkedhetnek. A B kategóriás szakosztályban négyen arany, tizennégyen ezüst, és ugyancsak tizennégyen bronz jelvényt szereztek.

Aranydiplomás orvos

Fél évszázaddal ezelőtt, 1932. december 17-én szerezte meg orvosi diplomáját a budapesti Orvostudományi Egyetemen *dr. Főző Endre*, a MÁV Közegészségügyi Intézetének egészségügyi felügyelője. Ötvenéves orvosi tevékenységének elismeréseként az elmúlt év végén *aranydiplomát* kapott Budapesten, az orvosegyetem ünnepségén.

Dr. Főző Endre több mint negyven évig a vasúton végezte gyógyító munkáját. Az egyetem után különböző orvosi munkakörökben dolgozott, majd 1943. február 24-én került Kecskemétre vasúti pályaorvosnak. Hat évig dolgozott e beosztásban. *Ügyelt a vasutasok egészségére, hajtókával járta a Kecskemét környéki vonalakat, látogatta az állomásokat, a nyíltvonali őrházakat, vizsgálta a betegeket, ellenőrizte a rendet, a tisztaságot, az ivóvizeket.* 1949-től három éven át ellenőrző főorvosként, majd 1968-ig kerületi orvosként dolgozott. A higiéniás szolgálat 1968-ban történt átszervezésekor került a MÁV Közegészségügyi Intézet kecskeméti egészségügyi felügyelőségének élére.

Dr. Főző Endre olyan orvos, aki gyógyító munkája során soha nem ismert részmegoldásokat. Az orvostudomány legújabb eredményeit a gyakorlatban is alkalmazta. Betegei rajongással beszélnek róla. Rendkívül közvetlen, segítőkész, az emberek gondjait magáénak érző orvosként tisztelték, és tisztelik ma is, pedig kilenc éve már nyugdíjas.

Negyven évig dolgozott Kecskeméten. A vasúton élt, szinte vasutas lett. Neki is része van abban, hogy ma Kecskeméten korszerű orvosi rendelő várja a vasutas betegeket.

Gellért József

LAKÁSCSERE

Elcserélném háromszobás, komfortos kertvárosi MÁV bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra, igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon

Elcserélném Zuglóban a Filmgyárnál levő egy komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakásomat (gázkonvektor fűtéssel) a fentinél nagyobb, utcai, egy vagy másfél szobás komfortos lehetőleg telefonos MÁV-bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (Bp. VI. Népköztársaság útja 73). Érdeklődni lehet: Nagy Géza 630-194 telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném kétszobás komfortos, 57 négyzetméteres földszinti, kertes MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsira. Budapest területén. Cím: Velegi Mihályné, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 12.

Elcserélném komfortos, 50 négyzetméteres MÁV bérlakásomat kisebb alapterületű egy szoba, konyhás, esetleg félkomfortos tanácsi lakásra Budapest belterületén, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a délutáni órákban a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném családi ház jellegű kertes budapesti egy szoba, hálófülkés 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest XV. ker. Rákos úton levő X. emeleti egy plusz két félszobás, világos konyhás 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném budapesti egy szoba összkomfortos, 31 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapesten a III., XVII. XVIII. kerületben, vagy vidéki hasonló, vagy másfél, kétszobás lakásra. Cím: Szitás Ferenc, Budapest VIII. Hőbányai u. 18. fsz. 30.

Elcserélném rákospalotai egy plusz két félszobás telefonos, V. emeleti MÁV-bérlakásomat a Déli-pályaudvar környékén egy szoba komfortos, személyzetis, vagy nagyobb garzonra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Budapest környékén is. Érdeklődni lehet 7—15 óra között a 163-664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném Budapest I. kerület Avar utcai 53 négyzetméteres 2 szobás komfortos, földszintes MÁV bérlakásomat hasonló kisebb vagy nagyobb tanácsi lakásra aktív vasutas dolgozóval, lehetőleg Budán. Érdeklődni a 658-364 telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméteres (szoba, konyha, kamra, W. C.) X. ker. MÁV-telepi — kis ráforditással kétszoba fürdőszobássá átalakítható — lakásomat kisebb méretű tanácsi egy szoba komfortosra vagy garzonra. Zuglólak előnyben. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 17—19 óra között a 833-872 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Mozdonyfűtő u. 1,5 szoba komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú, lehetőleg belvárosi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 641-531 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, plusz két félszoba összkomfortos, nagy erkélyes, zöldövezeti 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szoba összkomfortosra és egy szoba konyhás vagy komfortos tanácsi lakásra, XV. kerület előnyben. Érdeklődni lehet naponta 16.30-ig a 186-784 telefonszámon.

Elcserélném a Keleti-pályaudvar közelében levő másfél szobás 58 négyzetméteres, utcai, komfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat másfél szobás komfortos tanácsi lakásra, lehetőleg a VI. VII. VIII., XIII. kerületben. Adunk még egy Újpest központjában levő egy szoba, konyhás, utcai földszintes tanácsi lakást is. Levélcím: Szoboszlai László, Budapest, VIII. Festetics u. 4. sz. I. 15.

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: dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint

Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850

83—1458. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. ÁPRILIS 18.

A tartalomból:

Szocialista brigádok kitüntetése — 2. oldal

A személyszállítás éve — 4. oldal

Szocialista módon — 5. oldal

Meglelt ösvényen — 7. oldal

Az 1982. évi kiemelkedő munkájukért

Kitüntetett szolgálati helyek

A szocialista munkaverseny-mozgalom keretében, a vasút területén, az üzemfőnökségek — 112 szolgálati hely — versenyeznek a „Kiváló" cím kitüntetés elnyeréséért.

Az 1982. évi eredmények alapján 8 szolgálati hely részesíthető „Kiváló" cím kitüntetésben, és 2 szolgálati hely részére adományozható miniszteri elismerő oklevél. Vezérigazgatói elismerésre 16 szolgálati helyet javasoltak.

A szolgálati helyek kitüntetésére a középszervektől 45 pályázat és javaslat érkezett a MÁV Vezérigazgatóságra. A szocialista brigádok kitüntetése központilag meghatározott keretek alapján történt.

A lehetőségek figyelembevételével kitüntetésre, illetve elismerésre a pályázó szolgálati helyek közül a MÁV Vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályával együttesen azokat javasolta, amelyek az 1982. évi célkitűzéseiket teljesítették, munkájuk az előző évhez viszonyítva fejlődött és munkavédelmi, munkabiztonsági szempontból nem esnek kizáró, illetve súlyosabb korlátozó intézkedés alá.

E szerint a közlekedés- és postaügyi miniszter a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben

Kiváló üzemfőnökség, főnökség, üzem címet adományozott:

Szolnok Körzeti Üzemfőnökség, Szombathely Körzeti Üzemfőnökség, Budapest-Kelenföld Körzeti Üzemfőnökség, Kecskemét Körzeti Üzemfőnökség, Kecskemét Körzeti Üzemfőnökség, Landler Jenő Járműjavító Üzem, Budapesti MÁV Építési Főnökség, Debreceni Vasútigazgatóság Pályafenntartási főnökségei, Pécs Biztosítóberendezési, Fenntartási Főnökség.

Miniszteri elismerő oklevélben részesültek:

Kazincbarcika Körzeti Üzemfőnökség, MÁV Bevételellenőrzési Visszatérítési és Kártérítési Hivatal.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége

a Kiváló cím kitüntetéssel, illetve Vezérigazgatói elismeréssel együtt Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesítette:

Budapest-Kelenföld Körzeti Üzemfőnökséget, Landler Jenő Járműjavító Üzemet, Budapesti MÁV Építési Főnökséget.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége

a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül 16 szolgálati helyet vezérigazgatói elismerésben részesített:

Győr Körzeti Üzemfőn., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn., Bátaszék Körzeti Üzemfőn., Pécs Körzeti Üzemfőn., Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn., Szegedi Vasútigazgatóság Pályafenntartási főnökségeit, Miskolci Vasútigazgatóság Pályafenntartási főnökségeit, MÁV Északi Járműjavító Üzemet, MÁV Építőgépjavító Üzem Jászkisér, MÁV Dombóvári Építési főnökség, Budapesti MÁV TB. Építési főn., MÁV Szak- és Szerelőipari főn., Budapesti MÁV Balparti Biztosítóberend. és Fenntart. főn., Miskolc MÁV Osztószertár főn., Sopron vasúti csomópont. (A GySEV Vezérigazgatósággal közös kitüntetés).

Ami nincs a borítékban

Mennyit költött a MÁV 1982-ben szociális ellátásra és munkavédelemre

A vasutas-szakszervezet elnöksége március 31-i ülésén tárgyalta a MÁV vezérigazgatóság beszámolóját a szociális és munkavédelmi tevékenység 1982. évi teljesítéséről.

A vasút 1982. évi szociális tervét 99%-ra teljesítette. A terven belül a szociális ellátás 110, a munkavédelmi ellátás teljesítése 90%-os. Az előirányzat 46%-a fejlesztésre, 54%-a pedig az üzemeltetési, fenntartási költségek fedezetére szolgált. Ha a középtávú terv első két esztendejét vesszük figyelembe, *azt láthatjuk, hogy az időarányos 40%-kal szemben a teljesítés 46%-os.*

Az elmúlt esztendőben átlagosan 39 891 dolgozó részesült üzemi étkezésben. Az erre a célra fordított összeg túllépte a 130 millió forintot. Felépült 900 napi adag előállítására alkalmas főzőkonyha, 270 személyes étteremmel, 1350 napi adag kiszolgálására alkalmas melegítő-tálaló konyha 337 fő egyidejű étkeztetését biztosító étteremmel.

A gyermekintézmények fejlesztésére és a közös összefogással létesítendő tanácsi intézmények támogatására 16,5 milliót fordítottak. A fenntartás, üzemeltetés költségei elérték az 52 millió forintot. Gyermekintézményekben elhelyezett gyermekek száma 5730 volt. Ebből 2349 gyermek elhelyezését tanácsi intézményekben biztosították.

Vállalati üdülők építésére, a meglevők korszerűsítésére, berendezések kiegészítésére csaknem 29 milliót használtak fel. *Befejeződött a gárdonyi családos üdülő építése, folytatódott az építés Balatonboglár-on.* Az üdültetési kiadások meghaladták a 70 milliót. Üdültetésben részesült dolgozók és családtagjaik száma megközelítette a 40 ezret. Ebből saját üdülőben, vagy bérleményben 27 600-an üdültek. SZOT-beutalóval üdültek száma 11 556 volt.

A balatonkenesei gyermeküdülőben, a kőszegi és a bodrogolaszi MÁV nevelőotthonokban 3147, SZOT gyermeküdültetésben pedig 1442, összesen 4589 gyermek üdült.

A tavaly kifizetett és elszámolt segély összege a tervszinten alakult. Az elszámolt összegen belül 10 millió a Vasutasok Szakszervezete részére átutalt, 2 millió forint pedig a vállalaton belül, a sorkatonai szolgálatból leszerelt és más munkába állt dolgozók részére kifizetett segély.

A szakszervezetnek átutalt segélykeret terhére *a szakszervezeti bizottságok 16 788 dolgozó részére engedélyeztek és*

(Folytatás a 6. oldalon)

Kőbánya—Kispest

Hat éve tart a rekonstrukció

Mint ismeretes, *Kőbánya—Kispest* állomás rekonstrukcióját 1976. májusában kezdték el. A nagyarányú felújítást elsősorban az észak—déli metró csatlakozása tette szükségessé.

Azóta 12 ezer méter vágányt fektettek le, és 45 csoportkitérőt telepítettek. Az építkezések során 73 ezer köbméter földet mozgattak meg. Eddig 14 ezer négyzetméter alapterületen betonozták le a peronokat. Az állomást Pragotron (lapozós) rendszerű utastájékoztatókkal szerelték fel.

Ezután kerül sor az első és a negyedik vágányok közötti perontetők meghosszabbítására és 4 ezer méter új vágány lefektetésére. Az idén kezdték meg a Dominó 70 V rendszerű biztosítóberendezések telepítését. Ezzel párhuzamosan villamos előfűtő berendezéseket szerelnek fel az állomáson. Az utasok kényelmét és biztonságát szolgálja majd a magyar gyártmányú kódolt kártyával működő automata csomagmegőrző is, amelyet a FOKGYEM Szövetkezet készít a MÁV részére.

Az építési és felújítási munkálatok közben a személyszállítás zavartalan.

A mintegy 430 millió forintos rekonstrukció munkálatait előreláthatóan 1984. októberében fejezik be.

S. R.

Kommunista szombat a Déli pályaudvaron

A Budapest Déli csomóponton március 26-án *kommunista szombatot tartottak.* A kedélytelen, esős időjárás ellenére a forgalmi-kereskedelmi és a műszaki kocsiszolgálati üzemegység dolgozói közül 130-an tettek eleget a felhívásnak.

A megjelent műszaki dolgozók a kocsijavító műhelyben a személykocsik részlegvizsgáját, futójavítását végezték, míg a többi műszaki dolgozó a munkahely környékét takarította, illetve csinosította.

Az állomási dolgozók vágánytakarítást, a személypénztárak takarítását, építési törmelék elszállítását, a lépcsőházak, s az üvegajtók, üvegfelületek nagytakarítását, a szociális létesítményben a szekrények festését végezték.

A vasút első negyedévi szállítási teljesítménye

30 millió 98 ezer tonna áru és 50 millió 166 ezer utas

A gyenge február után márciusban megélénkült az áruszállítás. *A vasút 11 millió 12 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 101, a tervhez képest pedig 104,8 százalékos teljesítést ért el. A többletszállítás abszolút értéke 104, illetve 509 ezer tonna volt. A díjszabási árutonna-kilométer teljesítése várhatóan 101 és 100,3 százalékosan alakul.

Az első negyedévben összesen *30 millió 98 ezer tonna áru került elszállításra.* Ez a tavalyihoz viszonyítva 5,6 százalékkal, a tervezett értékhez képest pedig 4,5 százalékkal több. Tonnában kifejezve az első negyedévben a vasút a bázishoz képest 1 millió 586 ezer, a tervhez viszonyítva 1 millió 298 ezerrel többet szállított. Az árutonna-kilométerben kifejezett áruszállítási teljesítmény 102, illetve 100,8 százalékos.

Márciusban az összes áruszállításon belül *a legjelentősebb mérvű többletteljesítés a belföldi áruforgalomban volt, ahol a bázisértéknél 1,8, a tervezettnél 7,9 százalékkal több áru került vasúti feladásra.* Nagymértékben hozzájárult ehhez a többletszállításhoz a meghirdetett és hatékonyan megszervezett előszállítási kedvezményezés. Az exportáru-forgalom mértéke 1 és 1,9 százalékkal volt magasabb a tavalyinál, illetve a tervezettnél.

Nem mondható el ugyanez az import- és tranzitforgalomra. Annak ellenére, hogy az importáru-szállítás a tervhez képest 101,7 százalékra teljesült, a tavaly márciusi mennyiségnek viszont csak a 98,7 százalékát érte el.

A tranzitnál az elmúlt hónapban a bázishoz és a tervhez viszonyítva 99,6, illetve 95,9 százalékos volt.

A kocsiigényes áruszállításon belül szénből 2,4, kőből 8,8, kavicsból és homokból 10,8, mészből 14, cementből 0,7, műtrágyából 4,1 százalékkal többet, míg cementgyártmányokból 11,6 ,tűzifából pedig 29,1 százalékkal kevesebbet szállított a vasút, mint az előző év azonos időszakában.

A vasúton elszállított előállat több mint háromszorosa volt a tavaly márciusinak. Az elmúlt évhez képest csökkent a gyorsan romló áruk volumene. Az exportforgalomban 98,8, a belföldi forgalomban viszont csak 62,3 százalékos volt a szállítás mértéke.

A záhonyi átrakótérség áruforgalmát továbbra is csökkenés jellemezte. Márciusban a belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik száma 8,1 százalékkal, az ezekben érkezett árumennyiség pedig 10,3 százalékkal csökkent a tavalyihoz viszonyítva.

A szovjet vasút fogadási készségének javulása következtében 9 százalékkal emelkedett a kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsi-mennyiség. Így a kilépésre váró rakott teherkocsik átlagos értéke 14,8 százalékkal, a hónap végi menynyisége pedig 28 százalékkal volt kevesebb, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Az áruszállítás minőségi mutatói márciusban — hagy részben — kedvezően alakultak. A bázisidőszak adatait figyelembe véve *a vonatfeloszlatások száma 36,3, a rakodásokhoz időre ki nem állított vasúti teherkocsik mennyisége 55,8, a gépre várás eseteinek száma 3,1, a vonatácsorgások száma pedig 37,5 százalékkal csökkent.*

Minőségi javulást jelentett az áruszállításban az is, hogy a nagyobb árumennyiséget kevesebb kocsival sikerült a vasútnak elszállítania. Ennek következtében a berakásnál 1,8 százalékkal emelkedett a statikus terhelés. A belföldi áruszállítás részarányának növekedése, valamint a tranzitszállítások volumenének csökkenése miatt a kocsiforduló-idő 2,4 százalékkal növekedett. A teherkocsik termelékenysége viszont a bázisszinten alakult.

A vontató járművek kihasználása megfelelt a gazdálkodási követelményeknek.

Becsült adatok szerint *a vasút márciusban 19 millió 850 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz viszonyítva 89,6 százalékos, a tervet alapul véve 95,8 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítése várhatóan 83,9, illetve 94,9 százalékos lesz. 1983 első negyedéves szinten is igen alacsony volt az utasszám.

Az első negyedévben a vasút *56 millió 166 ezer utast szállított,* amely a tavalyi év első negyedévének 87,2 százaléka, a tervezettnek pedig 97,2 százaléka. A hosszú távú utazások nagymértékű csökkenése következtében az utaskilométer-teljesítmény még kedvezőtlenebb volt.

Kitüntetések április 4. alkalmából

Hazánk felszabadulásának 38. évfordulója alkalmával a Népköztársaság Elnöki Tanácsa s az ágazatok vezetői kitüntetésben részesítették a munkában élen járó dolgozókat. A közlekedési dolgozók kitüntetését a KPM-ben és a MÁV-vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen adták át.

A vezérigazgatóságon *Mészáros András* MÁV-vezérigazgató-helyettes köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd *Urbán Lajos* államtitkár adta át a kitüntetéseket. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*

Mészáros András vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések április 4. alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 38. évfordulója alkalmából kimagasló gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Dobos II. József rakt. munkást, Bp. Keleti KÜF; Esek Lajos ügyint., KPM Vasúti Főoszt., Szenyán János motorszerelő lakatost, Északi Jj. Ü.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Antal János előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Csanádi József szako. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Gál Lajos oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Gombás István portást, Debrecen KÜF; dr. Izsák József keresk. áll. főn. h., Nagykanizsa KÜF; Kardoss Kázmér ker. üzemfőn. h., Bp. Ferencváros KÜF; Poór Imre munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Szappanos János pft. főn., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Szinyéri Lászlóné személypénztár kez., Gyékényes Üzemfőn.; dr. Szücs Ottó vez. főorvost, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Bató Sándor üzemfőn. h., Szolnok KÜF; Boldogy László kocsivizsg. csop. vez., Hatvan KÜF; Bugyi Károly váltókez., Cegléd KÜF; Daczi Sándor vizsg. főkalauz, Kiskunhalas KÜF; Dencz Konrád lakatos csop. vez., Pécs KÜF; Egri János szolg. főn., MÁV Jobbparti BBFF; Gulyás Lajos áll. főn., Füzesabony KÜF; Havrán János fizikai csop. vez., MÁV Jobbparti BBFF; Kántor Gyula motorszerelő csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Kinoránvi Józsefné leltárell., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Németh Lajos alvázlakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Nyíri János lakatos brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Pálmai Ödön műszerész, Pécs MÁV BBFF; Tálas János pályamunkás, Miskolc MÁV Építési Főn.; Torma György személyz. vez., Zalaegerszeg Pft. Főn.; dr. Zombori György gazd. igazgató, Miskolc Jj. Ü.; Zsiga Mihályné műsz. ügyint., Szentes KÜF.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

EÖTVÖS LORÁND-DÍJAT

adományozott: Keller Pál okleveles mérnöknek, KPM Vasúti Főoszt.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Ádám János gépkísérőnek, Komárom KÜF; Bogdándi Sándor Tibor lakatos csop. vez., Debrecen MÁV BBFF; Cserháti Gyula műhelyvez., Szentes KÜF; Dora István váltókez., Kecskemét KÜF; Eszenyi István átrakómunkásnak, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Hajdics István meó-vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Hajdu Lajos felépítm. munkavez., Szentes Építési Főn.; dr. Horváth Ferenc oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kállai Miklós felépítményi munkavez., Székesfehérvár Pft. Főn.; Kocsis Ernő munkavez., Sopron Pft. Főn.; Kovács Ferenc dízel-alvázlakatosnak, Szombathely Jj. Ü.; Kuczik Béla oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Lázár János ügyvez. elnökh., MÁV Alk. Első Biztosító és Segély Egy.; Máté Zoltán géplakatosnak, Északi Jj. Ü.; Mikó Istvánné munkaügyi és szoc. ell. részlegvez., Bp. Ferencváros KÜF; Rákos Béla vez. oktatónak, Tapolca KÜF; Stofán Barnabás főmérnöknek, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Schuck Géza MÁV-képviselőnek, Sturovo MÁV Kirendeltség; dr. Szabó Emil ig. főorvosnak, Debrecen MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Torma Ignác pft. főn., Nagykanizsa Pft. Főn.; Tóth László ügyvez. eln., Vasutasok Ált. Biztosító Egy.; Vasas Ferenc lakatos csop. vez., Miskolc KÜF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Agárdi Józsefné rakt. vez., Záhony Szertárfőn.; Almádi László főpályamester, Miskolc Pft. Főn.; Bajcsai János kocsijav. csop. vez., Győr KÜF; Bajusz Ferenc mozd. vez., Szerencs KÜF; Balogh Ferenc tud. főmunkatársat, VATUKI; Baltai Zsigmond dízelvez., Veszprém KÜF; Baráz János építésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Benke József építési művez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Debreczeni Sándor hegesztő csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Fülöp Attila csop. vez., MÁV Jobbparti BBFF; Harmati Imre dízelszerelőt, Székesfehérvár KÜF; Havasi József csop. vez., Bp. Vasútig.; Hosszú János lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Horváth Lajos gépkocsivez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Isztli István mozd. lakatost, Dunaújváros Üzemfőn.; Iváncsik Dénes műszerészt, Szombathely MÁV TBÉF; Kalmár János fejl. üzemvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Kőteleki Dezső főművez., Debrecen Jj. Ü.; Laskovics Imre számvit. vez., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.; Molnár III. József váltókez., Bp. Kelenföld KÜF; Nagy Ferencné csop. vez., MÁV ÜGH; Nagy Péter oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Opauszki Pál munkaügyi csop. vez., Békéscsaba KÜF; Paku Lajos szakszerv. biz. titk., Pécs KÜF Szakszerv. Biz.; Pörneczi Jenőné ügyint., Szombathely Vasútig.; Szalma Kálmán előmunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Vaál János szb-titkárt, Püspökladány

Urbán Lajos államtitkár átadja a Kiváló Munkáért kitüntetést Harmati Imre dízelszerelőnek (Laczkó Ildikó felvétele)

KÜF Szakszerv. Biz.; Varga Gusztáv vez. váltókez., Mátészalka KÜF; Varga József csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Zagyva László ügyint., KPM Vasúti Főoszt.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Bakacsi András ügyint. csop. vez., Bp. Vasútig.: Birkás Gyula művez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Borbás István betan. munkás, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Csizi János forg. szolg. tevő, Hatvan KÜF; Csökmei Lajos munkavez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Donáth József műszerész, Záhony MÁV BBFF; Farkas Pál felsővez. szerelő, Tatabánya-alsó Vill. Vonalfőn.; Fehér Sándor okt. ügyint., Szolnok Jj. Ü.: Gadányi Ignác belső ellenőr, Szombathely Jj. Ü.; Halász Béla pol. munkatárs, Vasutasok Szakszerv. Ter. Szaksz. Biz. Miskolc; Halász Péter vonalgond., Békéscsaba Pft. Főn.; Hegedüs Mátyás tolatásvez., Bp. Nyugati KÜF; Horváth Lajos előmunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Kovács Miklós főművez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Kulcsár Gábor betan. munkás, Debrecen MÁV BBFF; Szalai Béla kovács, Székesfehérvár Jj. Ü.; Takács Attila forg. vizsgabiztos, Debrecen Vasútig.; Tóth Károly csop. vez., MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Végvári József kerékesztergályos, Debrecen Jj. Ü.; Wéber Ferenc műszerész, Szombathely MÁV BBFF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: André Lajosné személyz. vez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Antal Andorné csop. vez., Szeged-Rókus MÁV Számvit. Főn.; Ásványi Béla vill. szerelőt, Északi Jj. Ü.; Balázs József váltókez., Szentes KÜF; Baranyi István anyaggazd. vez., Szombathely KÜF; Bartos Mihály autószerelőt, MÁV ÜGH; Bátori Sándor műszerészt, MÁV Közegészségügyi Int.; Bodnár Bertalan felsővez. szerelő csop. vez., Békéscsaba MÁV Vill. Vonalfőn.; Bogdány Vince marós csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Bolf József csop. vez., Pécs Vasútig.; Bödecs József mozd. irányítót, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Bukovinszky Györgyné anyaggazd., Nyíregyháza KÜF; Csamangó Henrik végátvevőt, MÁV Gépészeti Techn. és Anyagvizsg. Ü.; Csipes Lászlóné személyz. ügyint., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Dajka Sándor térfelvigy., Rákosrendező KÜF; Dávid Sándor asztalost, MÁV Balparti BBFF; Dudás Bernátné teljesítm. kiértékelőt, Pécs KÜF; Erdős Sándorné rakt. kez., Nagykanizsa Szertárfőn.; dr. Fehér Csaba vez. főorvost, Balatonfüred MÁV Szanatórium; Fejes András ügyint., Bp. Vasútig.; Fülöp Mihály hegesztőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Fülöp Tibor munkaügyi csop. vez., Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Garai Miklós számadót, Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Geisz András szolg. főn., Pécs BBFF; Holló László anyag- és áruforg. csop. vez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Horváth József menetirányítót, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Inhaizer Zoltán főpályamest., Pápa Pft. Főn.; Jónás Lajos hivatalsegédet, KPM Vasúti Főoszt.; Kalmár István technikust, MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Kasza György pályamunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.: Kasza Imre kitérőlakatost, Terézváros Pft. Főn.; Kelemen András raktárnokot, Szerencs KÜF; Kiss Katalin számvit. és pénzügyi ügyint., Bp. Ig. Oktatási Főn.; Kolozsvári György vágánygond., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Lakos János csapatvez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Lehóczki János betan. munkást, Bp. MÁV Közp. Gyógyszertár; Majtényi Attila ép. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Marák József pályamunkást, Tapolca Pft. Főn.; Máté Lajos belső ell., Dombóvár MÁV Fatelítő Főn.; Mártha Gábor gurításvez., Záhony Üzemig.; Meleghegyi Sándorné ügyint., MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Mészáros László száll. és rakod. munkást, Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Molnár Lászlóné admin., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Nagy István felépítm. munkavez., Kisújszállás Pft. Főn.; Payer Ottó dízelmozd. vez., Sopron Vont. Főn.: Pásztor János motorszerelőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Petrás Pál szbtitkárt, Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Rózsás István kocsirend., Zalaegerszeg KÜF: Sasi Kálmánné munkaügyi ügyint., Miskolc KÜF; Somogyi Zsigmond vizsg. főkalauzt, Vésztő KÜF; Szabó Miklós munkavez., Bp. MÁV Építési Főn.; Szász Ferenc hegesztőt, Debrecen Jj. Ü.; Szeles Ferenc oktatótisztet, MÁV Jobbparti BBFF: Szemeti László pályamestert, Győr Pft. Főn.: Szinkó Miklós kocsirend., Gyékényes Üzemfőn.; Takács Mihály ügyint., Szeged Vasútig.: Tellér András motorszerelőt, Bp. Ferencváros KÜF; Tengelics Gyula ügyint., Szombathely Vasútig.; Tóth Ferenc munkavez., Szolnok Pft. Főn.; Tóth Ferenc felsővez. szerelő csop. vez., Hatvan Vill. Vonalfőn.; Török Kálmán vezénylőtisztet, Hatvan KÜF; Varga Gyuláné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Vercse László rakt., Dombóvár Üzemfőn.; Veszelovszki László rakt., Szeged KÜF; Zsadányi János felépítm. munkavez., Debrecen Pft. Főn.

Szocialista brigádok kitüntetése

A középtávú tervidőszakban a szocialista brigádmozgalom legjobbjai részére két alkalommal van lehetőség a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja,* ágazati szintű kitüntetésre. Kiemelkedő munkájával ezúttal nyolc kollektíva érdemelte ki ezt az elismerést.

Évente kerül adományozásra a *MÁV Kiváló Brigádja,* és a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* vállalati kitüntetés. Az elmúlt évben elért eredményeik alapján a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége az idén 115 felnőtt, illetve 11 ifjúsági brigádnak adományozott MÁV Kiváló brigádja és MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetést.

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban — vasútigazgatósági, járműjavítók, építési szolgálat és egyéb szolgálati helyek bontásában közöljük.

A Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja kitüntetést adományozta:

Kecskemét Körzeti Üzemfőn., *Kossuth;* Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. *Baross Gábor;* Hatvan Körzeti Üzemfőn. *Alkotmány;* Celldömölk Körzeti Üzemfőn. *Zója;* Landler Jenő Járműjavító Üzem *Steinmetz Miklós;* MÁV Északi Járműjavító Üzem *Kandó Kálmán;* Budapesti Ferencváros Körzeti Üzemfőn. *Felszabadulás;* Pécs Körzeti Üzemfőn. *Régi forrás* szocialista brigádoknak.

A MÁV Kiváló Brigádja

Budapesti vasútigazgatóság:

Budapest—Ferencváros Körzeti Üzemfőn. *Allende;* Budapest—Kelenföld Körzeti Üzemfőn. *Dózsa György;* Budapest Keleti Körzeti Üzemfőn. *Május 1.;* Győr Körzeti Üzemfőn. *Petőfi Sándor;* Győr Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Rákosrendező Körzeti Üzemfőn. *Április 4.;* Budapest Építési, Fenntart. főn. *Zrínyi Ilona;* Balparti Építési Fenntart. főn. *Alkotás;* Bp. Ferencváros Pályafenntart. főn. *Kossuth;* Bp., Terézvárosi Pályafenntart. főn. *Kossuth; Győr* Pályafenntart. főn. *Kossuth;* Budapest Villamos Fenntart. főn. *Munka;* Budapest-Keleti Körzeti Üzemfőn. *Béke;* Budapesti Balparti Biztosító ber. Fenntart. főn. *Petőfi Sándor;* Budapesti-Nyugati Körzeti Üzemfőn. *Széchenyi István;* szocialista brigádja.

Miskolci vasútigazgatóság:

Miskolc Körzeti Üzemfőn. *Petőfi Sándor;* Szerencs Pályafenntart. főn. *Baross;* Hatvan—Füzesabony Pályafenntart. főn. *Rákóczi;* Hatvan—Salgótarján Pályafenntart. főn. *IX. Kongresszus;* Miskolc Biztosítóberend. Fenntart. főn. *MHSZ—Béke;* Miskolc Osztószert. főn. *Bem;* Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn. *Petőfi Sándor; Jászapáti* Vont. Üzemeggys. *Radnóti;* Miskolc Tiszai pu. *Ságvári E.;* Miskolc Vasútig. *Petőfi Sándor;* szocialista brigádja.

Debreceni vasútigazgatóság:

Szolnok Körzeti Üzemfőn. *Damjanich; Szolnok* Körzeti Üzemfőn. *Dózsa György;* Püspökladány Körzeti Üzemfőn. *Kossuth Zsuzsa;* Debrecen Építési és Hídfent. főn. *Sziklai Sándor;* Debrecen Körzeti Üzemfőn. *Április 4.;* Debrecen Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. *Juhász Gyula;* Mátészalka Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* Kisújszállás Pályafenntart. főn. *Táncsics* szocialista brigád.

Szegedi vasútigazgatóság:

Szeged Biz. ber. fenntart. főn. *Puskás Tivadar;* Vésztő Körzeti Üzemfőn. *Lenin—KISZ* Baja Forg. Üzemegys. *Jelky A.;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* Szeged Körzeti Üzemfőn. *Táncsics Mihály;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* Kiskunhalas Pályafenntart főn. *Lenin;* Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn. *V. Kamarov;* Kiskunfélegyháza Vill. Vonalfőn. *Jedlik Ányos;* Kecskemét Körzeti Üzemfőn. *Széchenyi* szocialista brigád.

Pécsi vasútigazgatóság:

Nagykanizsa Körzeti Üzemfőn. *Kék Balaton;* Dombóvár Körzeti Üzemfőn. *Béke;* Dunaújváros Körzeti Üzemfőn. *Kossa István;* Kaposvár Körzeti Üzemfőn. *Győzelem;* Szekszárd Pályafenntart. főn. II. *Rákóczi;* Pécs Bizt. ber. Fenntart. főn. *Vörös Október;* Kaposvár Építési és Hídfennt. főn. *Petőfi;* Pécs Igazg. TMFO *Széchenyi;* Nagykanizsa Körzeti Üzemfőn. *Tarr Imre;* Pécs Körzeti Üzemfőn. *Baross;* Bátaszék Körzeti Üzemfőn. *Landler Jenő;* szocialista brig.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Celldömölk Körzeti Üzemfőn. *Berzsenyi Dániel II.;* Szombathely Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Szombathely Körzeti Üzemfőn. *Kilián György;* Veszprém Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* Tapolca Körzeti Üzemfőn. *II. Rákóczi;* Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Szombathely Bizt. berend. Fenntart. főn. *Derkovits Gyula;* Sopron Pályafenntart. főn. *Baross Gábor;* Szombathely szertárfőn. *Kandó Kálmán;* Sopron Vont. főn. *Széchenyi* szocialista brigádja.

Záhonyi üzemigazgatóság:

Záhony Gépesített Rakodási főn. *Vörös Csillag;* Záhony Üzemig. *Georgi Dimitrov;* Záhony Pályafenntart. főn. *Szőnyi Márton;* Záhony Üzemig. *Kun Béla;* Záhony Üzemig. *Eötvös Loránd* szocialista brigádja.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek brigádjai:

MÁV Északi Járműjavító Ü. *Bláthy Ottó;* MÁV Északi Járműjavító Ü. *Radnóti Miklós;* Landler Jenő Járműjavító Ü. *Cséby József;* Landler Jenő Járműjavító Ü. *Kilián György;* Dunakeszi Járműjavító Ü. *Ságvári Endre;* Dunakeszi Járműjavító Ü. *Tyitov;* Szolnok Járműjavító Ü. *Nam Cao;* Debrecen Járműjavító Ü. *Törekvés—MSZBT;* Miskolc Járműjavító Ü. *dr. Münnich Ferenc;* Miskolc Járműjavító Ü. *Vasvári Pál;* Szombathely Járműjavító Ü. *Széchenyi;* Szombathelyi Járműjavító Ü. *Kinizsi Pál;* Székesfehérvár Járműjavító Ü. *Március 15.:* Székesfehérvár Járműjavító Ü. *Gagarin;* Villamos Fenntart. Ép. főn. *Jendrassik;* MÁV Gépjav. Ü. November 7., MÁV Kitérőgyártó Ü. Lenin; MÁV Szak- és Szerelőip. főn. *Vosztok;* Budapesti Hídépítési főn. *Április 4.;* Bp. Építési Gépiav. főn. *Radnóti Miklós;* Bp. Építési Géptelep főn. *Farkas János;* Bp. Építési Géptelep főn. *Csonka János;* MÁV Magasépítési főn. *KISZ;* Debrecen Építési főn. *Kossuth Lajos;* Debrecen Építési főn. *Április 4.;* Szentes Építési főn. *Ságvári Endre;* Dombóvár Építési főn. *dr. Csanádi György;* Celldömölki Építési főn. *Kossuth Lajos;* Budapesti Építési főn. *Hunyadi;* Távközl. és Bizt. Közp. főn. *Puskás Tivadar;* Központi Számviteli Hiv. *Felszabadulás;* MÁV Számítástechniüai Ü. *Szumma;* Bevétel-ellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hiv. *Justitia;* és *Arany János;* MÁV Távközl. és Bizt. ber. Építési főn. *Bp. Dominó;* és *Kun Béla;* MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hiv. *Baross Gábor;* Távközl. és Bizt. ber. Építési főn. Szombathely, *Lenin;* MÁV Tervező Intézet *Széchenyi II.* MÁV Tervező Int. *Bláthy Ottó;* MÁV Jegynyomda *Ságvári Endre;* MÁV Nyugdíj Hivatal *Béke;* Dombóvár Fatelítő főn. *Ságvári Endre;* Landler J. Országos Osztószert. *Béke;* Központi Orsz. Osztószert. főn. *Lőwey Klára* szocialista brigádja.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja

Cegléd Körzeti Üzemfőn. *Ságvári Endre;* Vasútig. Közp. Bpest. *Tanácsköztársaság;* Szombathely Körzeti Üzemf. *Kilián György;* Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. *Krudy Gyula;* Debrecen Körzeti Üzemfőn. *Münnich Ferenc;* Szentes Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* MÁV Északi Járműjavító Ü. Béke; MÁV Kitérőgyártó Ü. Latinka S.; MÁV Építőgépjav. Ü. József A.; Záhony Gépesített Rakodási Főn. *Csepel* szocialista brigádja.

A legjobb brigádok részvételével

Négyfordulós szellemi vetélkedő

Az Építési Főnökségek Szakszervezeti Bizottsága az elmúlt évben *szellemi vetélkedőt hirdetett* a hozzá tartozó főnökségek és üzemek szocialista brigádjainak kulturális és művelődési mozgósítására. A vetélkedőnek az volt a célja, hogy gyarapítsa a brigádok vasútüzemi és mozgalomtörténeti tájékozottságát, feleleventse a munkavédelmi ismereteket. Az irodalom és a zene is része volt a szellemi tornának.

Az építési főnökségek — üzemek szocialista brigádjai ebben a négyfordulós erőpróbában gyűjtötték pontjaikat, úgy, hogy nem kellett őket kivonni a termelőmunkából. A játékosságra, sokszínűségre tág lehetőséget kaptak a főnökségek, mert a központilag kibocsátott tesztlapokat kiegészíthették. A kiegészítéssel több főnökség is élt. A szocialista brigádok figyelmét és érdeklődését folyamatosan ráirányították a művelődési, politikai, történelmi ismeretekre, a gazdaságpolitikára és az időszerű kérdésekre. Ezeken a helyeken az érdeklődést úgy tudták szinten tartani, hogy érdekes kérdéseket tettek fel.

A főnökségeknél és üzemeknél az elődöntőkön a munkahelyek legjobb brigádjai szerepeltek és közülük az elsők jutottak tovább. *A döntőt márciusban Budapesten rendezték meg.* A házigazda, a Szak- és Szerelőipari Főnökség jól felkészülten várta vendégeit.

Az ő csapatukon kívül a miskolci, a debreceni, a szentesi, a dombóvári, a celldömölki és a budapesti építési főnökség, továbbá a budapesti géptelep és magasépítési főnökség, valamint a központi felépítményvizsgáló főnökség legeredményesebb csapataiból állt a vetélkedő mezőnye, amelyhez hozzátartozott a jászkiséri építő-gépjavító, a gyöngyösi kitérőgyártó és a budapesti gépjavító üzem csapata.

A hangulatos, jól szervezett és ritmusosan pörgő játékvezetésért a gyöngyösieket illeti a dicséret. A nyolc témakörben fontos jelentőségének megfelelően helyet kapott az üzemi demokrácia és a munkavédelem is. A versenyben a budapesti építési főnökség *dr. Csanádi György* szocialista brigádja szerezte meg az első helyet, második a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Lenin* szocialista brigádja, harmadik helyre a szentesiek *Baross Gábor* szocialista brigádja került.

Ez, a módszereiben új vetélkedő jól szolgálta a tömegmozgósítást és a közművelődési törvény munkahelyi érvényesülését. Ugyanakkor az együttgondolkodást, a szocialista brigádok baráti kapcsolatát is erősítette. Az ország különböző részein dolgozó vasútépítőket a szellemi torna szálaival összekötötte. Különösen nagy értéke volt ennek a vetélkedőnek a folyamatosság, az, hogy a brigádok nemcsak kampányszerűen készültek, hanem valóban vetélkedtek egymással közel egy éven át.

Fogas Pál

A Ságvári Endre brigád ajándéka a gyermekotthonnak

A Dunakeszi Járműjavító Üzem *Ságvári Endre* szocialista brigádjának vezetője, *Bencsics Ferenc* az üzem brigádvezetőinek legutóbbi tanácskozásán bejelentette, hogy az elmúlt évi munka alapján odaítélt arany fokozatú brigádkitüntetéssel járó pénzt felajánlják a bócsai gyermekotthonban élő testi és szellemi fogyatékos gyermekek javára.

A tíztagú brigád három évvel ezelőtt teremtett kapcsolatot a gyermekotthon lakóival. Azóta patronálják az intézetet. Elvégezték a kisebb-nagyobb javításokat és játékokat felszerelési tárgyakat vásároltak. Az üzem több szocialista brigádja is felajánlotta segítségét. *Társadalmi munkában vállalták a rokkantkocsik javítását.*

A Ságvári Endre brigád legújabb felajánlása nagy örömet szerzett a gyerekeknek, hiszen az otthon vezetői játékokat és egyéb felszerelési tárgyakat vásárolhattak a kollektíva ajándékából.

A tapasztalatok kedvezőek

A debreceni területen befejeződtek a bizalmi beszámoló értekezletek

Ebben az évben a szakszervezeti szervek minden szinten beszámolnak a kongresszus óta végzett munkáról, a határozatok időarányos végrehajtásáról. Első lépcsőként a bizalmiak beszámolására került sor minden alapszervezetnél.

Az elmúlt hetekben a debreceni területen közel 700 bizalmi és több mint 100 főbizalmi adott számot a végzett munkáról.

A beszámolóknak különös jelentőséget adott, hogy a debreceni igazgatóság területén is befejeződött az üzemfőnökségek szervezése és ehhez igazodva a vontatási főnökségek és állomási alapszervezetek összevonása megtörtént. Ezzel 38-ról 21-re csökkent az alapszervezetek száma. *A szakszervezeti munka vezetési, irányítási rendszerében további változás volt a bizalmi testületek létrehozása, a főbizalmi rendszer általánossá válása.*

Az irányelvek szellemében

Szakszervezetünk X. kongresszusa úgy fogalmazott, hogy „a középszervek fordítsanak fokozott gondot a főbizalmiak és bizalmiak munkájára, feladat- és hatáskörük gyakorlására, az újonnan létrehozott bizalmi testületek rendeltetésszerű működtetésére, jog- és hatáskörük érvényesítésére".

A területi szakszervezeti bizottság a titkárság határozata, illetve feladatterve alapján külön titkári értekezleten készítette fel az alapszervezeteket a beszámolókra. *Irányelveket, módszerbeli és gyakorlati útmutatásokat adott részükre.*

Nem véletlen, hogy a tszb ilyen nagy jelentőséget tulajdonít a bizalmi beszámolásoknak, hiszen a kongresszus óta a vezető, irányító munka a szakszervezeti és munkahelyi demokrácia, a tömegkapcsolat erősítése fontos feladata volt a középszerveknek is. Mindezt csakis a bizalmiak, főbizalmiak aktív, hozzáértő, cselekvésre mozgósító munkájával lehetett elérni.

Az alapszervezetek bizalmi és főbizalmi csoportra bontva határozták meg a beszámoló értekezletek szervezési feladatait, tartalmi követelményeit, a beszámolók idejét és patronálókat. *A sokoldalú előkészítő munka megérlelte gyümölcsét.* A végzett munkát valósághűen bemutató, elemző, kritikus, önkritikus, a további feladatokat megfogalmazó beszámolók felkeltették a tagság érdeklődését.

A bizalmiak beszámolója részletesen kitért arra, hogyan végezték el a rájuk bízott feladatokat, miként tudták érvényesíteni a biztosított jogokat, hogyan sikerült mozgósítani a tagságot a kötelességek teljesítésére. Milyen volt az együttműködés a partner gazdasági vezetővel, figyelembe vették-e a dolgozók javaslatait, milyen megoldatlan témák várnak rendezésre stb.

Hozzáértéssel, felelősségtudattal

Általános tapasztalat, *hogy a bizalmiak többsége hozzáértéssel végzi munkáját.* Ismerik és egyre jobban gyakorolják jogaikat, melyhez jelentősen hozzájárult a rendszeres képzésük, mozgalmi és élettapasztalatuk.

Legeredményesebben az egyéni bérezés, a jutalmazás és egyéb elosztással összefüggő kérdésekben érvényesítik egyetértési jogaikat. Javult az érdekvédelmi, érdekképviseleti munka, a tagság a bizalmiak ez irányú tevékenységét jelentős mértékben igényli.

A fejlődés mellett sem kielégítő azonban az ellenőrzési, a javaslattételi, a véleményezési jog alkalmazása és a bizalmiak által végzett információs munka.

A beszámoló értekezleteken a megjelenés 80-90 százalékos volt, s a résztvevők 20-35 százaléka szólt hozzá. A forgalmi és utazó szolgálat területén szinte mindenütt szó esett a dolgozók fokozódó leterheléséről, a nagyfokú túlóráztatásról, amely helyett inkább több pihenő és szabad idő biztosítását, a kollektív szerződés rendelkezéseinek maradék nélküli érvényesítését kérik számon a dolgozók.

A munkafegyelem javításáról, az anyagellátás nehézségeiről, a minőségi munkáról, a takarékosságról, a bérpolitikai intézkedésekről, a munkavédelemről is felelősségteljesen, hozzáértően szólt a tagság. A hozzászólások, a javaslatok konkrétak, helyhez, időhöz és nem utolsósorban az érintett kollektívákhoz kötődtek.

A kettős funkció jobban érvényesül

A bizalmiakra épülő szervezeti rendszer a tapasztalatok alapján mind jobban betölti feladatát. A kettős funkció — *az érdekvédelem és a nevelés* — jobban érvényesül, a tömegkapcsolat javult, még akkor is, ha nem tudtunk minden jogos igényt megoldani.

Az új szervezeti rendszerben a szakszervezeti és a munkahelyi demokrácia tartalmasabb, gazdagabb lett, közvetlen és a közvetett demokrácia kapcsolata javult, a bizalmi csoportélet élénkebbé, tartalmasabbá és sokoldalúbbá vált.

Mindez jelentős tényező, mert erőnk és befolyásunk a jövőben méginkább csak az élő kapcsolattartás bázisán növekedhet és ebben legfontosabb szerepe és joga a jövőben is a bizalmiaknak, főbizalmiaknak és a bizalmi testületeknek lesz.

A szakszervezeti bizottságok képviselői a bizalmiak beszámoló értekezletén mindenhol jelen voltak, értékelték a bizalmiak, főbizalmiak és helyetteseik munkáját. A beszámolókat, a tagság, a feladatokkal együtt, mindenhol elfogadta. Míg a korábbi évek beszámolói során elég nagy számú személyi cserék voltak, addig most a bizalmiakat, főbizalmiakat funkciójukban csaknem kivétel nélkül megerősítették. Ez azt is jelenti, hogy megfeleltek az elvárásoknak, a tagság elismeri munkájukat és továbbra is bizalmat szavazott részükre.

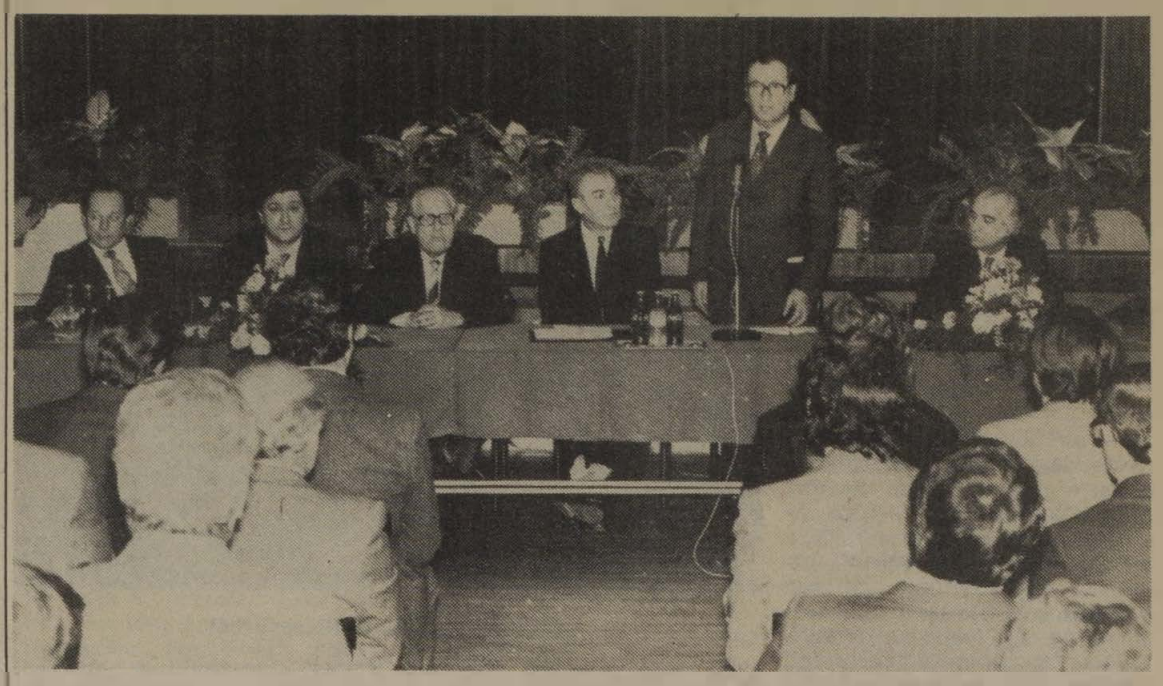
A csoportélet fejlesztésével

A végzett munkáról szóló beszámoló nehéz, felelősségteljes feladatát alapszervezeteink jól oldották meg. A beszámolók nemcsak összegezték és bemutatták az elmúlt időszak munkáját, hanem értékelték és minősítették is azt. A beszámolók jól szolgálták az egységes cselekvés és gondolkodás további kialakítását, erősítették a dolgozók felelősségérzetét, növelte aktivitásukat, elősegítette a demokratikus jogok érvényesítését.

A bizalmi beszámoló értekezletek tapasztalatainak összegezése alapját képezi a sorra kerülő bizalmi testületek félidei munkáról szóló beszámolóinak. A beszámolók arról is meggyőztek bennünket, hogy a jövőben eredményes és magasabb színvonalú szakszervezeti munkát a vasút területén is csak a csoportélet fejlesztésével, a csoport taggyűlések rendszerével, a bizalmiak testületének erősödő tevékenységével biztosíthatjuk.

Volosinovszki János
tszb-titkár

Vasutas újítók kitüntetése



Maráz Béla szakosztályvezető köszönti a résztvevőket

Március 31-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett bensőséges ünnepségen adták át a *Kiváló feltaláló* és *Kiváló újító* kitüntetéseket. A kitüntetésben részesült két feltalálót és 202 újítót, valamint a meghívott vendégeket a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete nevében *Maráz Béla* szakosztályvezető köszöntötte, majd *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes méltatta a vasutas újítók munkáját.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a vasút vezetői az újítómozgalmat a gazdasági munka szerves részének tekintik. Az eredmények biztatóak. *A VI. ötéves tervben eddig 9138 újítást nyújtottak be a vasutasok.* Ez 105-tel több, mint az V. ötéves terv hasonló időszakában volt. Az újítók szakmai fejlődését bizonyítja, hogy egyre kevesebb újítást kell visszautasítani, s nő a hasznosított újítások száma. Az újításokból és találmányokból származó megtakarítás 189 millió forint.

A MÁV-nál az újítási versenyeknek széles körű rendszere alakult ki. Az elmúlt évi eredmények alapján a vasútigazgatóságok közötti versenyben első a *szombathelyi*, második a *szegedi*, harmadik pedig a *miskolci* vasútigazgatóság.

A járműjavító üzemek közötti verseny győztese *a dunakeszi járműjavító lett.* Második a *szombathelyi*, harmadik az *északi*, negyedik a *Landler*, ötödik pedig a *debreceni* járműjavító.

Az építési és pályafenntartási szakosztály közvetlen irányítása alá tartozó üzemek és főnökségek „A" csoportban meghirdetett versenyében első az *építőjavító üzem*, második pedig a *gyöngyösi kitérőgyártó üzem.* A „B" csoportban első a szentesi építési főnökség, második a budapesti építési főnökség. A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat területén első a szombathelyi TBÉF.

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes Kiváló Újító kitüntetést nyújt át Bilecz Károly, záhonyi újítási ügyintézőnek
(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV a tárca szintű versenyben is évek óta jól szerepel, ami a vasúti újítómozgalom töretlen fejlődését bizonyítja. 1980-ban második, 1981-ben pedig első helyezést ért el a MÁV. Tavaly az újítási börzén bemutatott újításokkal szintén első lett a vasút.

A vezérigazgató-helyettes ezután a mozgalom gondjairól szólt. *Nem csökkent például a 60 napon túl elbírált ügyek száma.* Az a tapasztalat, hogy a kisebb jelentőségű javaslatok gyorsabban valósulnak meg, mint a nagyobb hasznot hozó újítások. Ennek egyik oka a bürokratikus ügyintézés és néha a kapacitáshiány. Továbbra is kevés a feladatterv-ben szereplő témák feldolgozása. Sajnos az irányító szervekhez — vasútigazgatóságokhoz és a vezérigazgatósághoz — került javaslatokat nehézkesen intézik. Emiatt sokszor késik az újítások bevezetése, hasznosítása. Tavaly a hátralékos újítási javaslatok száma 250 volt. Ebből a végrehajtó szolgálatnál 139, az igazgatóságokon 40, a szakosztályokon pedig 71 újítási javaslat várt sorsára.

A késedelmes ügyintézésnek legtöbbször az a következménye, hogy nem megalapozott a döntés, és emiatt a hasznosítható javaslatokat is elutasítják. *Ezért sok panasz érkezik a szakszervezeti szervekhez.*

Az újítások vétele és eladása sem kielégítő. Az anyagi ösztönzők sem a legjobban érvényesülnek. Továbbra is gondot okoz, hogy sok az eszmei alapon díjazott újítások száma. Ezek a gondok egyben meghatározzák a jövő feladatait is. A hiányosságok kiküszöbölése érdekében többet kell tenni a szakvonali és a társadalmi szervezeteknek is.

Az újítók, feltalálók, szakvéleményezők, elbírálók és újítási ügyintézők az elmúlt években sokat segítettek a vasútra háruló feladatok megoldásában. A szakszervezeti aktivisták is sokat tettek a mozgalom kibontakozásáért, továbbfejlesztéséért.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után — Maráz Béla szakosztályvezetővel közösen — átadták a *Kiváló feltaláló* és a *Kiváló újító* kitüntetések különböző fokozatait.

Dr. Gyóni Béla

A szombathelyi vasutasfiataloké a KISZ KB Vörös Vándorzászlaja

Március 18-án, a szombathelyi vasútigazgatóság tanácstermében tartotta évzáró kitüntetésátadási küldöttgyűlését a vasútüzemi KISZ-bizottság. Az ünnepi ülés elnökségében helyet foglalt többek között *dr. Horváth Lajos*, a Vas megyei pártbizottság tagja, nyugdíjas vasútigazgató, *Kapronczai János*, az igazgatóság vezetője, *Meiszner Ferenc*, a területi szakszervezeti bizottság szervezési- és káderbizottságának a vezetője, és *dr. Sikos László*, a megyei KISZ-bizottság első titkára.

Kelemen Józsefné, a KISZ-bizottság titkára beszámolójában elmondotta, hogy 11 alapszervezetben 350 fiatal tevékenykedik. Aktív részesei voltak a KISZ-fiatalok a gazdasági építőmunkának Két alkalommal vettek részt kommunista műszakon. *Az ifjú kommunisták 50 százaléka brigádtag és van 14 ifjúsági szocialista brigád is a csomóponton.* Tavaly 14 fiatalt vettek fel KISZ-ajánlással a pártba. *A KISZ-tagok közel egyharmada tagja az MSZMP-nek is.* Nyolc vitakörben 130-an frissítik fel, fejlesztik tovább politikai ismereteiket.

Tavaly 21 fiatal otthonának a megteremtéséhez 2,2 millió forinttal járult hozzá a MÁV. A szabad idő hasznos eltöltéséhez számos sport- és egyéb programot szerveztek.

A beszámolót követő vitában felszólalt *Solymosi Tibor*, a vasútüzemi pártbizottság titkára és *Magyar Elemér*, a városi KISZ-bizottság titkára is, akik elismerésüket fejezték ki a fiatalok eredményes tevékenységéért. Ezután *dr. Sikos László*, a KISZ Központi Bizottság megbízásából átadta a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját *Kelemen Józsefnénak*, majd *Kapronczai János* vasútigazgató kitüntetéseket és több mint 30 ezer forint jutalmat adott át a legaktívabb fiataloknak.

★

Az elmúlt hetekben a nyugat-dunántúli vasútigazgatóság területén még két szervezet kapott kitüntetést. A celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottság, valamint a BFF tapolcai üzemegységének ifjúsági alapszervezete a KISZ Központi Bizottság Dicsérő Oklevelét kapta.

Sz. J. I.

Közművelődés Makón

Makón a vasútállomás szomszédságában levő szociális létesítmény egyre jobban a közművelődés otthonává válik. Az épületben levő klubhelyiség, könyvtár látogatóinak száma állandóan emelkedik. Rendezvényeiket nemcsak vasutasok, vasutas nyugdíjasok, hanem a város déli részének lakossága is látogatja.

Könyvtárunkban mintegy 1800 könyv közül válogathatnak az olvasók, akiknek száma meghaladja a hatvanat. A könyvek állandó cseréjéről a városi könyvtár és a szegedi vasutas művelődési ház gondoskodik. A klubszobában a könyvek mellett folyóiratok, rádió és televízió áll az érdeklődők rendelkezésére. Itt tartják a különböző TIT-előadásokat, az orvosi felvilágosító előadásokat, hetente egyszer filmvetítést, s itt találtak otthonra a csökkent munkaképességűek. Az épület lehetőséget biztosít arra is, hogy valamennyi közös ünnepségüket itt tartsák.

Legközelebbi terveikben a 100 évvel ezelőtt megindult *Arad—Csanádi Vasút* megünneplése szerepel, amelynek során közel egyhónapos ünnepségsorozatot rendeznek.

G. J.

Kisvonattal a zalai tájakon

Csömödér község a Zalaegerszeg—Rédics vasútvonal mentén fekszik. Nevét az idegenforgalmi tájékoztatók meg sem említik, de ugyan miért is tennék? Az állomás környéke egyben a falu központjának is számít. A vegyesbolton és italbolton kívül azonban nevezetesség is akad. A nagyvasúti állomással szemben működő fafeldolgozó telep a kezdőpontja az ország egyik legnagyobb múltú erdei vasúthálózatának, amelynek első szakaszát 1922-ben a Schaffer-cég építette. A kisvasút összeköttetést teremtett az Eszterházy hitbizomány erdőterületei és a csömödéri fűrészüzem között. A fát szállító kocsikat lovak vontatták. Nevet is kapott a kisvasút, amely teljes terjedelmében így hangzott: *„Esterházy Hercegi Hitbizomány Csömödéri Erdei Iparvasút."*

A lovakat csakhamar gépi erő váltotta föl, gőzösök kerültek a vonalra. Itt teljesített szolgálatot az 1917-ben Berlinben gyártott *„Muki"*, Gyöngyösről hozták Csömödérre a Wiener Lokomotívfabrik által 1918-ban készített *„Karcsi"* nevű mozdonyt. A lébényi Wenckheim uradalom után az erdei vasúton dolgozott az 1923-as szerelésű *„Hany Istók"*. Ez utóbbi a nagycenki múzeumparkban tanúskodik a múltról.

A hatvanas években megkezdődött a MÁV gazdasági vasútjainak nagymérvű szanálása. A feleslegessé vált vontatójárművek közül került ki a csömödéri kisvasút jelenlegi 4 darab C. 50-es típusú motormozdonya. *Egy korszak ismét lezárult, a gőzösök nyugalomba vonultak.* (Sajnos ez a nyugalomba vonulás esetenként egyet jelentett a szétvágással, beolvasztással.)

Menetrendszerű személyszállítás a negyvenes évek végétől kezdődött és a Kistolmácsig terjedő 18 km-es vonalrészen ma is folyik. Erre a célra három négytengelyes, hideg évszakban kályhával fűthető személykocsi áll rendelkezésre. Ezek közül kettő az erdőgazdaság saját gyártmánya. A személyforgalom azonban csak kiegészítő jellegű. A kisvasút fő rendeltetése a mintegy tízezer hektáros erdőterület faanyagának a csömödéri üzembe való fuvarozása, ahol a feldolgozás is történik. *Nemrégen felújították a hálózat nagy részét.* Az íveket megerősítették, a régi vágányokat 14 és 19 kg-os sínekre cserélték ki. A betonaljak most homok helyett zúzottkő ágyazatban fekszenek.

A több vonalból álló, kiterjedt hálózaton egyidőben két-három vonat is közlekedik, ezért elengedhetetlen a szervezett forgalomszabályozás. Ezt a fatelepen szolgálatot teljesítő irányító végzi, telefon segítségével.

A dombok között kanyargó, fák alatt zakatoló kisvonat utasai jellegzetes, hamisítatlan zalai tájakkal ismerkedhetnek. A vidék és a kisvasút együtt feledhetetlen élménnyé fonódik.

T. Z.

Szobon a kisvasúton is nagy a forgalom

Vasutasok között a határállomáson

Húsz esztendővel ezelőtt szüntették meg Szobon a magyar—csehszlovák közös határállomást, és Párkánynánára (Sturovóra) helyezték. Ennek oka az volt, hogy a növekvő nemzetközi forgalom a hatvanas évek elejére olyan méreteket öltött, hogy a középállomás már képtelen volt tárolni, rendezni, javítani az északi, illetve a déli irányból érkező vonatokat. A visszaemlékezők szerint akkoriban a szerelvények Zebegényig is álltak.

— Azóta ugyan megszűnt a zsúfoltság, de tétlenségről szó sincs — mondja *Kiss Zoltán*, Szob állomásfőnöke. — Mi továbbra sem szakadtunk el a határforgalmi teendőktől, hiszen a Párkánynánán dolgozó vasutasok is ide tartoznak létszámilag és a vonatok továbbra is itt mennek keresztül, amelyekkel nekünk is van munkánk. *Ellenőrizzük a tőlünk kilépő kocsik raksúlyát, rendszeres kapcsolatot tartunk a feladó állomásokkal.* Ami pedig az oktatást illeti, itt tartjuk a tanfolyamokat, továbbképzéseket, s ez sok esetben speciális feladatnak számít.

— *Az ország második legnagyobb határállomása vagyunk, a személyforgalmat tekintve pedig az első* — folytatja. — Nyári időben naponta 22 pár nemzetközi expresszt fogadunk, illetve indítunk. A MÁV három keskenynyomközű vasútja közül itt üzemel és hozzánk tartozik a legnagyobb, amely Szob és Márianosztra között közlekedik. Innen a legnagyobb mennyiségben követ és gyümölcsszörpféléket szállítanak a Pestvidéki Kőbányából, illetve a Gyümölcsfeldolgozó Szövetkezeti Közös Vállalattól, ismertebb nevén a szobi szörpüzemből. Az előbbi havonta 25—30 ezer tonnát fuvaroz el vasúton, az utóbbi pedig évenként mintegy 10 ezer tonnát ad fel. Ide többnyire szörpalapanyag, gyümölcs és barit, valamint bécsifehér érkezik Jugoszláviából. Emellett természetesen kisebb tételekben rakodnak még mezőgazdasági terményeket és félkészárukat.

Az állomást járva feltűnik, hogy viszonylag sok a konténer.

— A szörpüzem küldeményeinek nagy részét igyekszünk szállítótartályban továbbítani. Az ottani gazdasági vezetőséget meggyőztük ennek a fuvarozási módnak az előnyeiről. Hetenként 15 konténerbe raknak árut.

Az állomás szomszédságában található a szörpüzem, ahol *Hemela Mihály* igazgató úgy fogadta *Kiss Zoltánt*, mintha közvetlen munkatársak lennének. A két vezető arról beszélgetett, hogy az üzem az idén növeli a termelést, de ehhez már saját fogadóvágányra lenne szükség, mert szeretnék növelni a vasúti szállítás arányát, de a jelenlegi állapotok ezt nem teszik lehetővé. A megoldásra egyetlen lehetőség kínálkozik: *a váci pft szakemberei és a szörpüzem dolgozói külön munkát vállalva elkészítik a fogadóvágányt, mire megkezdődik a gyümölcsidény.*

Üzemszünet a szobi kisvasútnál

— Erre azért is nagy szükség van — folytatja az állomásfőnök —, mert a szörpüzemnek egyre szaporodnak a külföldi vásárlói. *Az idén feltehetően Kanadán, az Egyesült Államokon kívül Ausztriába és Hollandiába is szállítanak majd gyümölcslésűrítményeket.* Ezek a piacok viszont megkövetelik a pontos szállítást.

Meglátogattuk a gazdasági vasutat is, *Kormos József* állomásfőnök elmondotta, hogy tavaly 4 millió forint volt a tiszta hasznuk. Bebizonyosodott, hogy ez a szállítási mód sokkal előnyösebb a gépkocsinál. Ennek dacára az idén felülvizsgálják, hogy érdemes-e költeni még fejlesztésére.

A kis rendező-pályaudvaron ott látható még az egykori gőzösmozdonypark utolsó két darabja, amelyek még nem mentek nyugdíjba, hiszen jó ideje már központi fűtési feladatokat látnak el. A 11 dízelmozdony közül három éppen javítás alatt áll, a kocsik meg kint pihennek a vágányokon.

— Ezen a vasúton jóformán csak a vontatás fejlődött — magyarázza *Kormos József*. — Itt még a régi utasítások vannak érvényben. Ez érthető, hiszen a szerelvényeket még mindig kézzel fékezzük, mégis itt a legkisebb a fluktuáció, létszámunk hatvan fő. Közülük nagyon sokan itt kezdték pályájukat és innen is mennek el nyugdíjba.

Séra Sándor

Negyven év az utasok szolgálatában

Görömböly József, az Utasellátó Vállalat Keleti pályaudvari 9-es számú üzemének dolgozója negyven évvel ezelőtt jegyezte el magát a vendéglátó szakmával. *Jelenleg az Orient express étkezőkocsijának szakácsa.* Édesapja vendéglős volt, tőle tanulta a szakma fortélyait. Az Utasellátónál szinte minden beosztásban dolgozott. Volt kosaras büfés, felszolgáló és üzletvezető-helyettes is. A rábízott feladatot mindig példásan látta el.

Szaktudását külföldön is elismerték. Az Utasellátó NDK-beli társvállalatánál, a MITROPÁ-nál öt alkalommal volt felszolgáló. Dolgozott Ausztriában és az NSZK-ban is. A MITROPÁ-nál kifejtett tevékenységéért három alkalommal kapott kitüntetést.

Drégely Vilmos

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS ÉVE

Kulturáltabb környezet a kék ronattető alatt

Csárádi János szakosztályvezető

a zárt rendszerű ingavonatokról, a műszaki újdonságokról

Az elképzelés ígéretes, a cél nyilvánvaló: *visszahódítani azokat az utasokat, akik az utóbbi hónapokban, években elpártoltak a vasúttól.* A hűtlenkedés oka — ezzel valamennyiünknek tisztában kell lennünk — nem csupán a díjszabás tavalyi emelése, s a kedvezmények mérséklődése volt: a vasút ma (és már jó ideje) nem nyújtja azt a komfortot, kényelmet, amit az utazni vágyók elvárnának. A körülményeken kell változtatni tehát, s annyit mindenképpen üdvös volna megtenni, ami erőnkből — anyagi lehetőségeinktől — telik.

Minderről a MÁV vezérigazgatóságán beszélgetünk *Csárádi Jánossal*, a gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetőjével. Azokat a lehetőségeket sorolja, amelyek nem irreálisak, s immár a megvalósulás szakaszába jutottak:

— Mindenekelőtt a Budapest környéki ingavonatokat kell kimozdítani a jelenlegi kulturálatlan helyzetből. E rangsorolás oka, hogy naponta több százezren utaznak a fővárosba és onnan haza, hetven-nyolcvan kilométeres körzetből. Gyakran elhangzik, hogy végül is az utasok szemetelnek, esetenként rongálnak... ennek ellenére: *a MÁV-nak kell megteremtenie azt a környezetet, amely minden utast arra késztet, hogy ne dobja el a cigarettacsikket, ne tegyen kárt a mosdóhelyiségek berendezéseiben, s folytathatnánk a sort.* Ha szükséges, ennek érdekében még a hatósági intézkedésektől sem riadhatunk vissza.

Elsőként a szobi vonalon

A változás első jeleként a szobi vonalon zárt rendszerű vonatok közlekednek majd. Mit jelent a „zárt rendszer"? *Öt olyan ingavonat-szerelvény fog közlekedni, 9-9 kocsival, amelyeket most újítottak, vagy újítanak fel.* Sajátos jellemzőjük, hogy még a tetejük is kék lesz (kivéve a tavaly felújított, még kifogástalan szerelvényeket) — kiderült, hogy a kék festékanyag a tetőn jobban ellenáll a gépi mosásnak. Két szerelvény tartalékként várakozik majd a Nyugati pályaudvaron, kettős céllal. Részint, hogy hiba esetén azonnal forgalomba kerüljön, másrészt, hogy valamennyi szerelvény minden ötödik napon külső-belső tisztításra, karbantartásra megpihenhessen. *Úgy határoztak, hogy a szerelvényeket akkor sem bontják meg, ha egy-egy kocsi javítást kíván...* ily módon nem sorolhatók máshová. Vagyis hasonló rendszert alkalmazunk majd, mint a HÉV. További újdonság: a vezérlő kocsikat is felszerelték vonatbefolyásoló berendezéssel, így fokozódik a közlekedés biztonsága. Május végétől a szobi vonalat már e fentiek jellemzik.

— *A szobi vonal után, novemberben, a ceglédi következik* — folytatja a szakosztályvezető. — Az ottani tizenkét szerelvény, valamint a tartalékszerelvények teteje is kék lesz: ez különbözteti meg az ingavonatokat a többiektől; 1984-ben pedig a hegyeshalmi, a Budapest—Újszász közötti s végül a hatvani vonal kerül sorra. Azért kívánunk nagy hangsúlyt helyezni az ingavonatokra, mert szinte egész nap közlekednek. E megkülönböztetett figyelem természetesen nem mehet az expresszek rovására.

Ha valaki dohányozni akar...

— Ha a szerelvények, reményeink szerint, a jelenleginél kulturáltabbá-tisztábbá lesznek, nem válik-e kirívóvá néhány elhanyagolt állomás?

— Ami a szobi vonalat illeti, érdekes módon az ottani állomások már ma is tetszetősebbek, mint a másutt levők többsége. Öröm megfordulni a váci állomáson, s szemügyre venni, hogy milyen szépen helyrehozták. Ahol a főnökség ügyel a kulturált környezetre, ott nem nehéz rendet teremteni. A szobi vonalon korszerűsítjük először a feliratokat is: *a mai gyakorlattal ellentétben nemcsak egy fénycső tájékoztat majd arról, hogy hol áll éppen a vonat, hanem mintegy harmincméterenként megvilágított fényvisszaverő táblákat helyezünk el.* Hasonlóak lesznek az autópályák jelzőtábláihoz: várhatóan tíz-tizenkét évig nem kell újrafesteni őket. Az új táblákat folyamatosan helyezzük el, elsőként Gödön.

Ha úgy tetszik, visszalépés, ám az utazók igényét tükrözi: *nem aratott sikert az a néhány éve hozott rendelkezés, miszerint az elővárosi forgalomban tilos a dohányzás.* Az utasok egynémelyike földre dobta a még parázsló csikket, s így kiégette a padlózatot, vagy éppen az ülést. *A jövőben megint lesz dohányzó és nem dohányzó szakasz.* Ez természetesen feltételezi, hogy az ötnaponkénti, alaposabb karbantartás mellett naponta kisöpörjék a kocsikat, s rendszeressé váljon a nagyobb külső-belső takarítás.

— Milyen műszaki újdonságok várhatók a közeljövőben?

— Kezdem a villamosítással. *Május elején üzembe helyezzük a Dunai finomító—Ercsi közötti szakaszt;* azért már ekkor, mert minden villamosított kilométerrel olajat takarítunk meg. Nem sokkal később, *szeptember 1-től Ercsi—Pusztaszabolcs—Dunaújváros között is villamosított pályán közlekedhetnek a vonatok,* s akkortól Budapestről indulnak a zárt ingavonatok. Két esztendeje a MÁV vezetése úgy döntött, hogy ahol felsővezeték van, ott ne dízelek tolassanak, hanem villamosmozdonyok. Ehhez speciális tolatójárművek kellenek. *Az első öt, ilyen Ganz-gyártmányú villamosmozdony már a nyáron megjelenik,* majd a próbaidőszak tapasztalatait figyelembe véve, további húszat vásárolunk még a hatodik ötéves terv időszakában.

Tolatómozdonyok – nyúzópróbán

— Mennyiben különböznek a forgalomban levő mozdonyoktól?

— A teljesítményük kisebb, a mozdonyvezető pedig a vezérállásból körbelát, így biztonságosabb és könnyebb lesz a munkája. *Az első öt mozdony a budapesti rendezőpályaudvarokon mutatkozik be,* majd a „nyúzópróba" után a budapesti székhelyű Ganztól távolabb: Miskolcon is üzembe helyezhető közülük kettő. A sorozatgyártás várhatóan 1984 második felében kezdődik. Fontosnak tartjuk, hogy az új mozdonyok főbb alkatrészei megegyeznek a többi hazai gyártmányú mozdonyéval: *ez a karbantartást könnyíti...* Említést kíván még, hogy az ütemes villamosításból a posta is dicséretesen részt vállalt. Megértette, hogy népgazdasági érdek, s az utóbbi másfél évben lépést tart a telefon-légvezetékek földkábelbe helyezésével.

Ha pecsét még nincs is rajtuk, formálódnak a távlati tervek. *Szó lehet olyan, új típusú villamosvonatok üzembeállításáról, amelyek az utas számára is kényelmesebbek-korszerűbbek.* E szerelvényeken már központilag nyitnák az ajtókat, a lépcsők alacsonyabbra kerülnének, a megállókat hangosbemondó közölné, egyszersmind az energiával is jobban takarékoskodnának. Megjelenésük a későbbi tervidőszakokban várható, s szinkronban lesz a vasút további villamosításával. Addig — vagyis még hosszú-hosszú évekig — a ma ismert kocsik közlekednek. S hogy minél kevesebb panaszra adjanak okot, az rajtunk is — a karbantartókon, a takarítókon, a forgalom csaknem valamennyi résztvevőjén — múlik. Nemcsak az idén, a személyszállítás évében.

— földes —

Tolatási határ

Balogh Lajos fiatal kocsirendezőnek idősebb munkatársai sokat magyarázták, mit jelent és mennyire fontos a szerepe a tolatási határnak.

Úgy látszott, hogy *Balogh Lajos* ezt is — mint általában a kocsirendezéssel kapcsolatos egyéb tudnivalókat — megértette. A baj mégis bekövetkezett.

Február elején — a havas napok egyikén — a tartalék mozdony ráállt néhány kocsival a nyolcadikra, hogy összetolja a szerelvényt. Balogh a mozdony felőli részen volt. Amikor leakasztotta a gépet, körülnézett, hogy nem lóg-e ki a szerelvény vége, vagyis van-e határ a két sínpár között, ám a határjelzőt hó takarta. Hát csak úgy szemre saccolt, s mert a szolgálat is letelt, igyekezett tanítómestere és a tolatás vezetője, *Szoboszlai Imre* után az állomás épülete felé.

De még a fele utat sem tették meg, amikor mögöttük éktelen csattanás hallatszott. A hetedik vágányra bejárt egy teher, s látta, hogy annak mozdonyvezetője a fülkéből kihajolva rázza az öklét.

Szerencsére nagyobb baj nem történt, de a nyolcadikon álló szerelvény végén a kocsi egyik oldala enyhén szólva „behorpadt".

A nagy csattanásra a tolatásvezető, Szoboszlai is visszaszaladt, és dühösen támadt a fiúra:

— Kérdeztem, hogy van-e határ?

— *Kérdezte, Imre bácsi* — hajtotta le a fejét a fiatalember.

— És te mit válaszoltál nekem?

— Hát azt, hogy van.

— *No, jól megnézted* — káromkodott a tolatásvezető, és lendült a karja.

Amikor a pofon elcsattant, már az állomásfőnök is közeledett, akit nem is annyira a kocsiban esett kár, hanem az háborított fel, hogy az idősebb kolléga pofon ütötte a fiatalt.

— *Megbolondult maga, Szoboszlai?* — kiáltott a főnök a még mindig hevesen káromkodó kocsirendezőre.

— *Hát engem nem fog ez a taknyos börtönbe juttatni.*

A „taknyos" meg csak állt, egy szava sem volt, még bent sem, amikor a jegyzőkönyvet felvették, csak húzta a nyakát, s lesett a főnökre, aki újra dorgálni kezdte a tolatásvezetőt:

— *Magának magyarázzam, hogy milyen nehéz az utánpótlás?* Hogy lépesmézzel sem lehet idecsalogatni a fiatalokat? Maga meg ahelyett, hogy személyesen győződött volna meg arról, hogy rendben adja-e le a szolgálatot, elkezd pofozkodni. Vegye tudomásul, hogy ezért külön fegyelmi elé állítom. Itt nem lehet önbíráskodni, és kezdő kollégákra hárítani a felelősséget.

— *De hiszen...* — szólt bátortalan hangon a fiú —, *Imre bácsi énhozzám még egy ujjal sem nyúlt.*

— Mit mond? — nézett ámuló tekintettel a főnök a fiatalemberre.

— De hiszen a saját szememmel... — akadt el a hangja a főnöknek, mert furcsa fényeket látott a tolatásvezető szemében, és hasonlóan csillogott Balogh Lajos szeme is, majd megszólalt Szoboszlai:

— Kérem, mi a közös dolgainkat egymás közt szoktuk elintézni. De különben is, Lajos mintha...

— *A fia lennék. Higgye el, főnök elvtárs* — bizonygatta Balogh Lajos.

— *Tűnjenek el a szemem elől* — csapott a levegőbe a főnök, majd így folytatta: — De nehogy azt higgyék, hogy szárazon megússzák. Örüljenek, hogy nagyobb baj nem történt.

A két ember örült, s bár tudták, hogy mulasztásukért megkapják a büntetést, de azt is, hogy az eset — bármilyen furcsán hangzik is — még jobban megerősítette barátságukat. Azért amikor hazafelé menet elbúcsúztak egymástól, Szoboszlai megkérdezte:

— Remélem, fiú, többet már nem kell magyaráznom, mit jelent a tolatási határ. Ugye nem felejted el?

— Nem — válaszolta Balogh Lajos.

— *De a pofont, azt igen.*

— Milyen pofont?

— No, menj a fenébe... Holnap este hatkor kezdünk.

— *Jó pihenést, Imre bácsi!*

— Neked is — motyogta az idősebb kolléga, s hogy hazafelé bandukolt, sok minden megfordult a fejében, csak az nem, hogy az emberi szeretet, a másik iránti megértés néha egy atyai pofonnal is kinyilvánítható.

No persze, csak igazán fiúnak érezze magát az is, aki kapja...

Dávid József

MISKOLC

A gépállomás dolgozói túlteljesítették a tervet

A miskolci építési főnökség gépállomásán is befejeződött a téli nagyjavítás, karbantartás és a gépek kivonultak a vasútvonalakra. A gépállomás négyszáz dolgozója eredményes munkát végzett, hiszen túlteljesítették szinte valamennyi célkitűzésüket. A tervezett vonalkorszerűsítést tavaly tizennégy nappal a határidő előtt fejezték be.

Az üzemi balesetek száma 34-gyel, a termelésből kiesett munkanapok száma pedig 52 százalékkal csökkent. Az energiamegtakarítás értéke több mint négymillió forint. A kedvező gazdasági eredményekért *sokat tett a 32 szocialista brigád kétszáz tagja is.* Élenjárnak a brigádok az újítómozgalomban. Tavaly például 46 újítást dolgoztak ki, amelyből 33-at fogadtak el.

Az elmúlt esztendőben 17 különféle típusú gépjárművet, két kotrógépet, két csavarozógépet, egy vágányemelőt és egy oszlopos fúrógépet kaptak. Nagy szükségük lenne azonban még néhány kisgépre, mert a régiek már elavultak. Gondot okoz az álló- és fogyóeszköztárolás is, mert nincs megfelelő alapterületű raktár. A nagy értékű munkagépeket kénytelenek a szabadban tárolni. Ez a körülmény 3-4 ezer forint kárt okoz a gépekben évente. Sajnos akadozik az alkatrészellátás is, ezért gyakran az alkatrészeket maguk készítik el.

A miskolci építési főnökség gépállomása az elmúlt évi eredmények alapján — az építési főnökségek egymás közti versenyében a harmadik lett.

Kisvárdai János

Húsz éve a vezérálláson

Beszélgetés Illés János nyíregyházi mozdonyvezetővel, az szb társadalombiztosítási tanácsának elnökével

Aligha van a nyíregyházi körzeti üzemfőnökségen olyan vasutas, aki ne ismerné *Illés János* mozdonyvezetőt. Tárgyilagos, megfontolt ember, kritikus véleményére a főnökség vezetői s a szakszervezeti tagság egyaránt odafigyel.

Az ötvenes évek végén a debreceni járműjavítóban járműlakatos szakmát tanult, s mint szakmunkás került a nyíregyházi fűtőházhoz. S amikor a hatvanas évek elején mozdonyvezetőnek hívták, engedett a csábításnak. Azóta immár két évtizede mozdonyvezető. Munkájával mindenki elégedett.

Nagyobb gondot az utánpótlásra

— Csaknem tíz évet utaztam gőzmozdonyon, s csak azt követően tettem vizsgát a V 43-asra is — kezdi a beszélgetést. — Ezután hol a gőzösön, hol a „szilin" szolgáltam. Ez számomra természetes volt. Nem reklamáltam, hogy a gőzös piszkosabb. Megmondom őszintén, ez a folyamat hiányzik a mai fiatal masinisztáknál. Sajnos a vasút a létszámhiány miatt, kényszerhelyzetből a gyakornokokat sokszor vontatási vonatkísérőként utaztatja. Nemritkán olyan gyakorlatlan, nem CSM-es mozdonyvezetőhöz is beosztásra kerülnek a fiatalok, akiktől még nem lehet tanulni. Ez a szakmai színvonalat nem emeli. Részben ez eredményezi azt, hogy a fiatal mozdonyvezetők vonalismerete sok kívánnivalót hagy maga után. De már az alkalmasság megállapításánál is következetesebbnek kellene lenni. Természetes, hogy a gyors ütemű technikai fejlődés miatt minden fiatal szeretne járművet vezetni, holott nem mindegyikük alkalmas erre. Még a mozdonyvezetői tanfolyamot elvégzett fiatalok közül sem. *Jobban kellene hallgatni a tanfolyamvezetők és az oktatók véleményére.* Volt rá eset, hogy ezt mellőzték, s üzemi baleset lett a vége.

CSM-rendszerben nagy a felelősség

Többször volt a Szakma Ifjú Mestere és Kiváló Dolgozó. Tíz évig szakszervezeti bizalmiként végzett mozgalmi munkát. 1976-ban lett párttag. *Jelenleg a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága társadalombiztosítási tanácsának elnöke.*

— CSM-es mozdonyvezető vagyok, bár ezt a közlekedést nemigen szeretem. Túl nagy a felelősség, s a CSM-ben nincs kivel megosztani a figyelmet. Ezt pedig a legkiválóbb éberségi és biztonsági berendezések se képesek helyettesíteni. A minap egy gyorsvonaton utasként utaztam. A fülkében szövetkezeti vezetők ültek, s a felelősségről beszélgettek. Egyikük a 27 milliós termelési értékről és ennek kapcsán saját felelősségéről beszélt. Nem bírtam megállni, közbeszóltam. Mondom, hogy az semmi. Én olykor naponta (!) több esetben is 200 millió forintnál több értékért tartozom felelősséggel. Mire megkérdezték: szintén vezető?

— Igen — mondtam —, *mozdonyvezető.*

S ahogy elmondtam, mibe kerül a villanymozdony, a mögöttem sorakozó gördülő állomány, a vonaton exportra küldött 50-60 Ikarus — nem vitatkoztak. Csak mosolyogtak, s másról kezdtek beszélni.

Azt már a vezetőálláson mondja, hogy a vontatási és forgalmi utazó személyzet együttes vezénylése nem volt rossz gondolat. Csak a gyakorlatban sokkal összetettebb ez a probléma.

— Lehet, hogy más szolgálati helyen sikerült a létszám és mozdonykihasználás szempontjából az együttes vezénylést zökkenőmentesen bevezetni, de nálunk ez nem sikerült. Legfőbb oka az, hogy a vontatási és forgalmi utazók igen ritkán találkoznak. Előfordul, hogy nekem még tart a szolgálat, de a személyzeté már lejárt, vagy fordítva. S ilyenkor önköltségben utazik utánam a másik személyzet. Szóval igen sok pénzbe kerül ez így a vasútnak.

A vezénylés tapasztalatai

Hogy mi lenne a helyes megoldás? Nehéz erre egyértelmű választ adni. Még nehezebb megvalósítani az egységes vezénylést. *Annyi bizonyos, hogy a jelenlegi gyakorlat inkább az egy helyről történő vezénylés, melyben előrelépést a korábbihoz képest nem tapasztalunk.* Sőt nálunk rosszabb lett így, mert a korszerű vontatási szociális épületből a forgalmi utazókkal együtt bezsúfoltak bennünket egy alig 25 négyzetméteres várakozóhelyiségbe, ahol a motorral szolgálatba érkezők még a bukósisakot se tudják hová tenni. Javasoltuk, hogy a KISZ-klubot a művelődési házban működtessék, ott a körülmények is jobbak, s a klubban alakítsanak ki várakozót a mozdonyvezetőknek, utazóknak. Úgy látom, a korábbi jó emberi kapcsolat részben ezért is bomlott fel köztünk, hiszen így, összezsúfolva, a feszültségek is jobban felszínre kerülnek.

Illés Jánosnak a felesége is vasutas. Az egész család tagja a nyíregyházi vasutas természetbarátkörnek. A közösséggel együtt Aggtelektől Sárospatakig, a környékbeli gyógyfürdőkig valamennyi nevezetes helyen megfordultak már. S az utazástól még a vezérálláson megtett több százezer kilométer se vette el a kedvét.

Orosz Károly

Munka és műveltség

Brigádok vetélkedője

Szegeden, a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában rendezték a Csongrád megyei vasutas szocialista brigádok *„Munka és műveltség"* vetélkedőjének döntőjét, amelyen az elődöntők kilenc legeredményesebb csapata vett részt.

A versenyzőknek számot kellett adni munkavédelmi ismereteikből, a szocialista demokrácia gyakorlati kérdéseiről, továbbá történelemismeretből és *Juhász Gyula* költészetéről.

A két legeredményesebb csapat — a szegedi BFF *Kilián György* brigádja és a szentesi körzeti üzemfőnökség *Törekvés* brigádja — képviselheti majd az ágazati döntőben a Csongrád megyei vasutasokat.

F. P.

Szocialista módon élni

Ilyen brigádok éltetik a vasutat

Az asztalon fekvő dossziéban mindössze néhány, sűrűn teleírt gépelt oldal őrzi a brigád teljesítményét. A Gubacsi rendező-pályaudvaron dolgozó *Felszabadulás* szocialista brigád nem akármilyen eredményeket mondhat a magáénak: A *MÁV KIVÁLÓ Brigádja* cím után most a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* kitüntetést érdemelték ki.

Évek óta rendkívül magas színvonalon dolgoznak, amivel a fuvaroztató felek, a Budapesti Vegyiművek, a Fegyver- és Gázkészülékgyár és a többiek is elégedettek. A brigád még arra is vállalkozott, hogy csökkentse a dízelolaj felhasználását ezekben az energiaszűkös időben: *csak olyankor igénylik a tartalékmozdonyokat, ha tényleg szükségesek a munkához, egyébként visszaküldik őket az állomásra.* A tavalyi eredmény 620 gépüzemóra-megtakarítás, az idén már 700-ra vállalkoztak. Az iparvágányok grafikonos kiszolgálása 96-98 százalékos. Úgy hajtanak, mintha még a pálya kezdetén állnának, pedig az átlagéletkor 46 év.

Fej fej mellett

— Ha ilyen brigádok nem dolgoznának nálunk, leállhatna Ferencváros — mondja *Dömötör László* állomásfőnök, majd így folytatja: — Sok múlik a brigád összetételén is. A vezetőjük, *Szécsi János* értelmiségi, mindenkinek megvan a nyolc általános iskolai végzettsége és valamilyen vasúti képesítése. Ilyen emberekkel könnyebb szót érteni.

Mielőtt megkeresném a gubacsi pályaudvaron a brigádot, a ferencvárosi szocialista brigádmozgalomról érdeklődöm. Arról, hogy vajon a fiatalok vállalják-e a szocialista módon dolgozni, élni és tanulni, mai mércével mérve rendkívül szigorú és megterhelő követelményeit.

— A vasútnál a vezetői munka megítélése sokban függ attól, hogy milyen az állomáson a szocialista munkaverseny. *Nálunk a 24 szocialista brigádból tíz kapott anyagi, erkölcsi elismerést.* A gubacsi rendezőben is három szocialista brigád működik; annyira fej-fej mellett haladnak, hogy mindig nehéz eldönteni, ki legyen az első. A szocialista brigádmozgalom nehéz időt él át, — fűzi tovább a szót Dömötör László — a követelmények nagyobbak. *Például régebben egy évre kötöttünk szerződést a brigádokkal, most már negyedévenként újítjuk meg,* és még így is vállalták, hogy ha kell, akár ötször-hatszor is módosítják a már aláírt szerződést, csak mondjuk meg, hogy mit kell tenni.

Szécsi Jánossal, a brigád 51 éves vezetőjével, alapító tagjával a gubacsi rendező-pályaudvar főnöki szobájában ültünk le beszélgetni. A tolatócsapat többi tagját várta a munka.

Kipróbált emberek

— Mikor alakították a brigádot?

— 1961-ben. Akkor határoztunk úgy, hogy egységesen jobban szembe tudunk nézni a problémákkal, s ha jóban, rosszban együtt vagyunk, jobban megy a munka. Ez a brigád ma már jobbára idősebb, sokat próbált emberekből áll. Megfontoltak, kétszer is megnézik, hogy mit szabad tenni és mit nem. Nem véletlen, hogy a két tartós kirendelten kívül nincs köztünk fiatal.

— Mikor voltak a brigád tagjai utoljára szabadnapon ebben a hónapban?

— Ne így kérdezze, hanem úgy, hogy az elmúlt esztendőben. Ha nagyon muszáj, a vezetőség megoldja, de általában a szabadnapokon is dolzunk.

— Hogyan jut a munka mellett idejük a szocialista módon élni, és tanulni elveinek megvalósítására?

— Nehezen, de azért sort kerítünk rá, hiszen erre vállalkoztunk. Amikor megalakultunk, nem sok embernek volt meg a nyolc általánosa. Öt-hat osztállyal jöttek a vasúthoz. Sokat agitáltuk őket, végül elvégezték az iskolát. Utána segédtisztire mentek, vagy a Marxista—Leninista Esti Egyetemre jártak, sőt két, volt forgalmi szolgálattevő egyetemre került. Most már az emberek megelégedtek ezzel a végzettséggel, ide, ahol keményen kell dolgozni, elég ez a tudás. Persze van egy brigádon kívüli kollégánk most is, aki gimnáziumba jár, a délutáni többletmunkát mi vállaljuk helyette.

— Miért vállalják még ezt a többletmunkát is? — Szécsi János a válasz helyett megint visszakérdez:

— Ha mi nem, akkor ki csinálja? Nincs ember, a munka viszont nem lesz kevesebb. Nem kényszer ez a beosztás, ide mindenki a szabad akaratából kerül.

Már sokat tettek

— Milyen közös rendezvényeket tartanak?

— Évente kétszer rendezünk brigádvacsorát, ilyenkor búcsúztatjuk el a nyugdíjba menőket. A bátyámat idén búcsúztatjuk az, lesz 1983-ban a második brigádvacsoránk. Rendszeresen részt veszünk a politikai rendezvényeken. Gyakori vendégei vagyunk a művelődési háznak, és időről időre a családdal együtt fölkerekedik a brigád és elmegyünk valahová kirándulni.

A hatvanas években azért a mainál élénkebb volt a *Felszabadulás* brigád munka utáni élete. Akkortájt az úgynevezett sötét éjszakákon, amikor nem volt teherforgalom, hazamehettek a hétvégeken. Így a mostaninál több idő jutott kulturálódásra, művelődésre és szórakozásra.

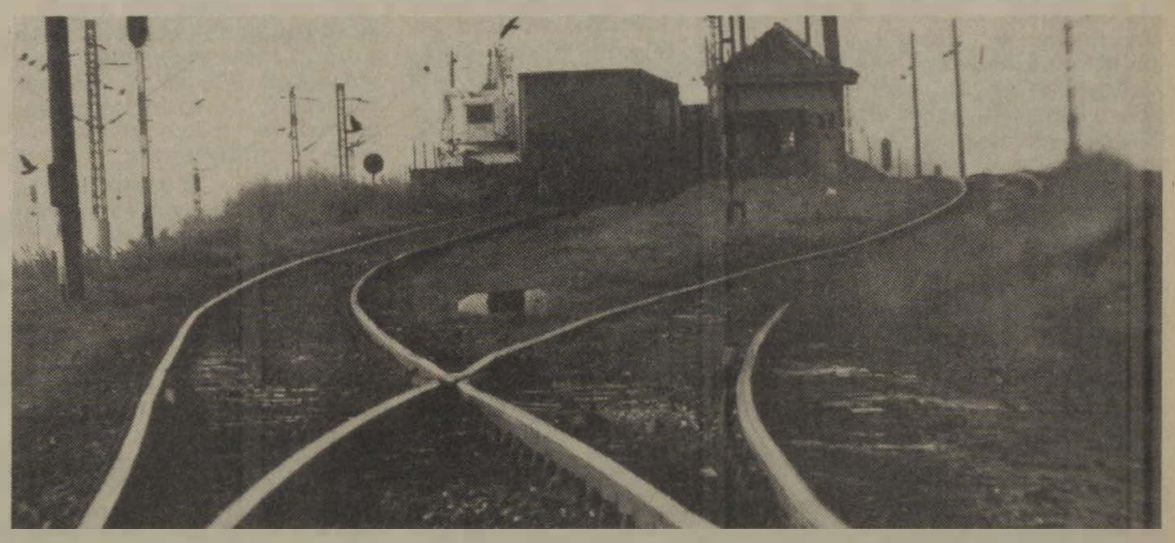
— A brigád átlagéletkora meglehetősen magas. Mi történik néhány év múlva? Lehet, hogy egyszercsak kiírják a faliújságra; nyugdíjba ment a Felszabadulás szocialista brigád?

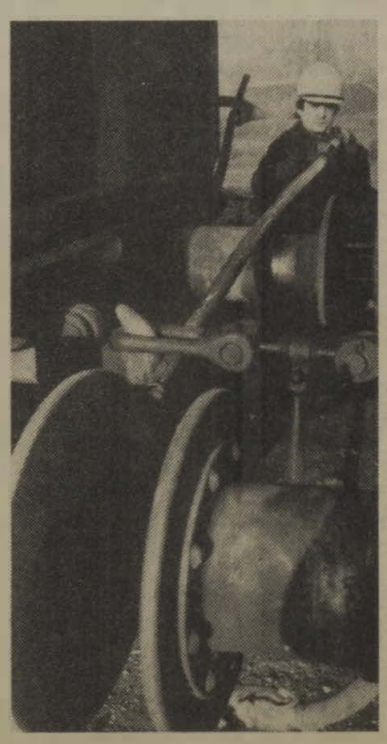
— Sohasem szabad megengedni, hogy szétszóródjanak az emberek. Ha mi más egyebet nem tudunk felmutatni, mint azt, hogy egységesek vagyunk és megálljuk a helyünket a munkában, már sokat tettünk és azt hiszem, hogy ez a szocialista brigádmozgalom lényege. Föltett szándékom, hogy mielőtt még nyugdíjba megyek, olyan fiatalnak adjam át a stafétabotot, aki alkalmas lesz a brigád vezetésére. Csakhát a mai fiatalok először azt kérdezik; mennyi a pénz? Pedig dolgozni kellene, hogy megismerjék és megtanulják a munkát, megszokják a fegyelmet, aztán lehet a fizetésemelésről és a többiről érdeklődni. Bízom abban, hogy megtaláljuk az utánpótlást. Van itt néhány fiatalember, jó brigádtag válhat belőlük.

A beszélgetés után Szécsi János sietve föláll, és indul a rendezőbe, hiszen várja a munka.

Lakatos Mária

A hatvani rendezőben





Amíg egy vonatszerelvény összeáll, sok fáradságot, nagy figyelmet és pontosságot, összehangolt munkát követel a vasutasoktól. Felvételeink a hatvani rendezőpályaudvaron készültek, ahol kocsirendezők, sarusok, váltókezelők, vágánygondozók; — közülük sokan több évtizede — becsülettel végzik nehéz munkájukat.

Szabó Sándor képriportja

Ami nincs a borítékban

Mennyit költött a MÁV 1982-ben szociális ellátásra és munkavédelemre

(Folytatás az 1. oldalról)

fizettek ki segélyt szociális rátaltságtól függően. Az egy főre eső átlagos összeg 596 forint volt.

Általános szociális juttatás címén mintegy 5 millió forintot fizettek ki többek között a vonyarcvashegyi időszakos szociális gondozó költségeire, társadalmi szervek támogatására, társadalmi ünepségekre és rendezvényekre.

A kulturális célú kiadás a tervezettnél nagyobb összegű volt, *34,5 millió helyett 41,7 millió forint.* Kulturális intézmények korszerűsítésére, felszereléseik kiegészítésére 4,3 millió fejlesztési alapot használtak fel. Ezen belül a Ferencvárosi Művelődési Ház fűtésrendszerének korszerűsítésére, a pécsi kultúrotthon korszerűsítésére került sor. Állóeszköz-jellegű felszerelések beszerzésére 1 milliót adott a MÁV a szakszervezet részére.

Intézmények üzemeltetésére és fenntartására *az előző évinél 7%-kal magasabb összeget használtak fel.* A tervtől való eltérést indokolja az a körülmény, hogy a szociális terv összeállítása idején az intézmények részletes költségvetése még nem állt rendelkezésre. A jóléti alap képzése és felosztása időszakában a költségvetés szerinti előirányzat lett figyelembe véve.

Korszerűsödtek a sportintézmények

A kulturális intézmények üzemeltetési támogatásán túlmenően a járműjavító és egyéb üzemek 1,4 millió forint kulturális költséget számoltak el, melynek fedezete egyrészt a részükre biztosított fejkvótás jóléti alap kiegészítése, másrészt saját részesedési alapjuk.

A sportintézmények fejlesztésére *a szociális tervben 50 millió forint volt az előirányzat, a tényleges felhasználás viszont 71,9 millió forint.* Jelentősebb összeget használtak fel a szegedi edzőcsarnok és öltöző, a szombathelyi munkacsarnok, a Törekvés edzőcsarnoka, a dunakeszi futófolyosó, a BVSC központi épülete és uszodájának befedésére, valamint teniszcsarnoka építésére. A sportegyesületek üzemeltetésére és működésük támogatására 48,4 millió forint merült fel a tervezett 46,4 millióval szemben.

A sportintézmények fenntartására 51 millió forintot fordítottak. 1982 a Magyar Olimpiai Bizottság célkitűzéseinek megfelelően az 1984. évi Los Angeles-i olimpiára való felkészülés jegyében telt el. Az olimpiai sportágakban összeállították az olimpiai kereteket, melyekben szinte valamennyi kiemelt sportegyesületünk versenyzői képviselik a vasutas színeket, *szám szerint 85 sportoló.* Ez a jelentősnek mondható szám a vasutas sportegyesületekben folyó jól kiválasztó nevelő munkának az eredménye.

Figyelembe véve a világ- és Európa-bajnokságokon, ifjúsági világbajnokságokon elért eredményeket, *megállapítható, hogy az 1981. évi 59 olimpiai ponttal szemben 1982. évben a vasutas sportolók 139 pontot értek el.*

A vasutas tömegsportban is jelentős a fejlődés. A vasút területén a tömegsportot az igazgatósági (területi) és szakmai középszervi szakszervezeti bizottságok irányítják a kidolgozott eseménynaptár alapján. 1982-ben a tervezett programokat 96%-ban sikerült megvalósítani. Különösen a természetjárás különböző formái váltak egyre népszerűbbé. Tovább nőtt a labdajátékok iránti érdeklődés, de újabb híveket szerzett a tömegsportakciónak a tenisz és az úszás is. Ugyancsak nőtt a tanfolyamszerű, az egyes sportágak alapelemeit megismertető testedzés iránti érdeklődés. A dolgozó kollektívák családtagjaikat is bevonják a közös programba.

Sajnos az ötnapos munkahét általános bevezetésével általában csak két napra korlátozódik a rendezvények látogatása, rendszerint hétfőre és péntek délutánra, így bár szerényebb a növekedés az előző évekhez képest, mégis eléri a 15-17%-ot 1982-ben.

Ifjúságpolitikai célokra *1 236 000 forintot fordítottak.* A felhasználás az előirányzathoz viszonyítva 103%-os.

A jóléti és kulturális alap részeként előirányzott keretet a tárgyévben általános ifjúságpolitikai célokra fordították. A felhasználás szerkezetében a szakmai-politikai vetélkedőkre fordított részarány növekedése tapasztalható. Az ifjúsági turizmus támogatása továbbra is a felhasználás legjelentősebb tétele, melyből a szakmunkástanulók és az ifjúmunkások egyaránt részesülnek.

Az 1982-ben bevezetett új gyakorlat fentieken túl lehetővé tette az ifjúságpolitikai célú pénzeszközök más forrásból származó keretképzését is. Így került sor külön az ifjúsági termelési mozgalmak támogatását szolgáló 1,5 millió és a KISZ-szervezetek mozgalmi munkájához nyújtandó 0,8 millió forintos keret felosztására és felhasználására. A szakmai-politikai vetélkedők szervezése és díjazása új keretből nyert fedezetet.

A vasút szakkáder-utánpótlásának részbeni biztosítására a részesedési alap terhére ösztöndíjkeretet képez, *melyből közel 2000 tanuló ösztöndíjban részesíthető.*

A korábbi évek szerződéskötésein alapuló és szerződésszegések miatt visszafizetett összegek figyelembevételével az év folyamán 6541 E Ft ösztöndíj kifizetése történt, mely 1789 főt érintett. Ezen belül 219 felsőfokú tanulmányokat folytató, 1570 szakmunkásképzésben részesülő tanuló részesült szerződéskötésen alapuló ösztöndíjban.

Lakásépítés munkáltatói támogatására a tervezettnél nagyobb összeg, *több mint 173 millió forint került felhasználásra,* mert év közben a lakásalapot emelték. A lakáskorszerűsítésre fordítható összeg terv szerint 27 millió forint volt, a különböző vállalati beruházások keretében épülő vállalati lakások fedezetére pedig 12 milliót terveztek.

Lakáskorszerűsítésre a tényleges előirányzat 56%-a merült csak fel, mert a tervezett összeg — a MÁV és idegen — kivitelezői kapacitás hiányában — a korábbi évekhez hasonlóan — nem került felhasználásra.

Új lakások, modernebb szállók

A dolgozók részére nyújtott kölcsönnel támogatott lakásépítés (-vásárlás) keretében mintegy 20%-ban szövetkezeti, 40%-ban társasházi lakások, 40%-ban pedig családi házak épültek. Ezen belül — a központi irányelveknek megfelelően — kedvezően alakult a munkásállományba tartozók, valamint a 30 éven aluli fiatalok lakásépítésének támogatási aránya.

Negatívum, hogy 1982-ben — 5 év óta először — nem sikerült minden jogos kölcsönkérelmező részére támogatást biztosítani. A lakásépítési költségek (lakásárak) emelkedése indokoltan vonta maga után az egy főre szükséges támogatás összegének növelését is.

1982-ben munkásszállások és laktanyák fejlesztésére *30 millió forint volt az előirányzat.* 357 új laktanyai és munkásszállási férőhely épült. Viszont csaknem ennyi ideiglenes férőhelyet számoltak fel.

A munkásszálláson elhelyezettek száma 8134 fő, ezen kívül Budapest területén jelentős számban vannak laktanyákban is munkásszállás jelleggel dolgozók elhelyezve. A szálláshelyek bérleti díjaként 6,4 millió forintot használtak fel.

A fejlesztések mellett nagy gondot fordítottak a meglévő szállások felszerelésének, berendezésének korszerűsítésére, a higéniai ellátottság javítására.

A munkásszállító gépjárművek darabszáma az előző évihez képest némileg csökkent, ugyanakkor az ésszerűbb járműkihasználás és a jobb forgalomszervezés révén a munkásszállításban érintett dolgozók száma jelentősen növekedett. Jelenleg több mint 15 ezer fő. Az üzemeltetési költségek az energiaárak változása miatt jóval a tervezett szint fölött alakultak, az emelkedés 34%-os.

Biztonságosabb munkahelyek

A bérleti vagy egyéb utazási hozzájárulásban részesített dolgozók száma a tervezettnél kevesebb, összesen 8974 fő, ugyanakkor a fuvardíjak emelkedése miatt a kifizetett hozzájárulás a tervezettnek mintegy háromszorosa.

A rendelkezésre álló személyszállító közúti járművek a munkásszállításon kívül a továbbiakban is végeznek a nyílt vonalon dolgozók részére ivóvíz- és melegétel-szállítást, illetve esetenként mint melegedők is használhatók, ezen felül időjárás elleni védelmet és öltözési lehetőséget biztosítanak.

Egyenruha-ellátásban mintegy 40 ezer dolgozó részesül. A kiadás 74 millió forint volt. Munkaruha-ellátásban a tervezettnél 70%-kal többen részesültek. Ma is probléma a méretválaszték, a minőség.

Az elmúlt esztendőben 5 üzemorvosi és 3 üzemi fogorvosi rendelő létesült. Jelenleg ugyanennyi építése van soron. Az üzemorvosok száma 220, ebből 171 a főfoglalkozású. A gondozottak száma 20%-kal emelkedett, annak ellenére, hogy a dolgozók száma csökkent.

Rehabilitációs költségként 1,4 millió forintot számoltak el, melyből 883 dolgozó részére biztosítottak átképzést.

A múlt évben 3572 öltözőmosdó férőhely és 212 dolgozó részére épült melegedő helyiség, közel 70 millió forintos költséggel. Az ilyen jellegű létesítmények üzemeltetése 114 millió forintba került.

Oktatásra, továbbképzésre 107 millió forint volt a kiadás. Az év folyamán 359 tanfolyamon 8976 dolgozó képzése folyt. Szervezett állami oktatásban 4694-en vettek részt.

A munkakörülmények javítására *az előirányzat 861 millió forint volt, a teljesítés 714 millió.* A fejlesztési lehetőségek mérséklődése miatt több építés, korszerűsítés megvalósítása elhúzódik. A veszélyek és ártalmak csökkentésére, egészségesebb munkakörülmények kialakítására a tervezettnél 6%-kal többet használtak fel. A veszélyes és ártalmas munkakörülmények között dolgozók száma 235-tel csökkent.

A biztonságtechnikai színvonal fenntartására és fejlesztésére előirányzott 267 millió forint csaknem egészében felhasználást nyert. A fizikai munkák gépesítésére 523 millióval szemben a felhasználás 536 millió forint volt.

Egyéni védőruhára és védőfelszerelésre kifizetett 97 millió forint alatta maradt a tervezettnek. Munkavédelmi oktatásra, propagandára 9 millió, tűzvédelemre 34, környezetvédelemre 53 millió forint volt a kiadás. Valamennyi elmaradt a tervezettől.

Ha a szociális és munkavédelemre előirányzott és felhasznált összeget összevetjük, a 3 milliárd 376 millió forintos előirányzattal szemben 3 milliárd 335 milliós kiadás áll, a teljesítés tehát 99%-os.

A STATISZTIKA TÜKRÉBEN

Hogyan alakult az elmúlt évben a MÁV fegyelmi és kártérítési helyzete?

A fegyelmi jogkör gyakorlásának 1980. évi decentralizálásánál az a megfontolás is érvényesült, hogy a fegyelmi felelősségre vonás a legsúlyosabb munkafegyelmi intézkedések egyike. Ezért csak akkor alkalmazható, ha egyéb eszközökkel a javító-nevelő, illetve visszatartó hatás nem biztosítható. Ezzel szemben a múlt év tapasztalatai azt bizonyítják, hogy egyes középvezetők nem ismerték fel ennek jelentőségét. Fegyelemsértés esetén ugyanis állásfoglalás, intézkedés nélkül továbbították az ügyeket a jogkör gyakorlójához a fegyelmi eljárás lefolytatása céljából. Ez kifejezésre jutott az eljárás mellőzésével, saját hatáskörben történő elbírálásra visszaadott ügyek viszonylag magas számában.

Az összesített adatokból megállapítható, *hogy 1982-ben 7101 fegyelmi büntetést szabtak ki.* Ez a szám 2,2 százalékkal kevesebb az előző évinél. Sajnos, az általában javuló tendencia mellett *az ittasság miatti büntetések 3,34 százalékkal emelkedtek.* Ebbe a csoportba tartozik a legtöbb visszaeső. Az igazolatlan távollevők száma csökkent és ebben meghatározó szerepe van a kollektív szerződés szerinti felelősségre vonásnak. Ugyanakkor megnőtt a hosszabban távollevők száma, ami azt mutatja, hogy jobban kell élni a hat napot meghaladó ilyen esetekben a munkaviszony megszüntetésének lehetőségével. E téren a jogkör gyakorlói — elsősorban a létszámhelyzetre hivatkozással — nem tanúsítottak kellő szigort.

A fegyelmi határozatok előkészítése és szerkesztése az esetek döntő többségében megfelelő volt. Azok ellen a dolgozók csupán 515 kérelmet nyújtottak be és ebből a munkaügyi döntőbizottságok határozataival szemben beadott *84 keresetből a munkaügyi bíróságok 62-öt elutasítottak.* Mindez azt tükrözi, hogy a fegyelmi jogkör gyakorlói a határozatokat általában a törvényességi követelmények szem előtt tartásával hozták meg és a jogorvoslati szervek — a munkaügyi döntőbizottságok és a munkaügyi bíróságok — tevékenységükkel segítették a fegyelem megszilárdítását.

A helyzet további javítása érdekében az idén nagyobb figyelmet kell fordítani a határozatoknak a munkahelyi kollektíva előtti ismertetésére és ezáltal a nevelő, visszatartó hatás fokozottabb biztosítására.

A korábbi években a károk 15-20 százalékát hárították át a dolgozóra, 1981-ben ez az arány 42-re nőtt ugyan, de a jogkör gyakorlói sokszor indokolatlanul engedélyeztek részletfizetési kedvezményt. Bár tavaly általában némi előrelépés történt, de most is előfordultak olyan ügyek, ahol nem csatolták a bizonylatokat és kevés figyelmet szenteltek a dolgozók meghallgatására.

A kártérítés tényleges összege 1982-ben a kiszabhatónak 43,2 százaléka volt. Az alig több mint egy százalékos emelkedés lényegében stagnálást jelent: *egyes területeken visszaesés mutatkozott,* a pozitív szám a miskolci, a szegedi és a vasútigazgatóságok munkájára vezethető vissza. *A kártérítésre kötelezettek száma 3577 volt, az összeg 3165 ezer forintot tett ki.* A részletfizetési kedvezmény adásánál sok helyütt azt a kártérítésre kötelezés természetes velejárójának tartják, holott ez a jogkör gyakorlójának mérlegelési körébe tartozó olyan eszköz, amely szélesíti a differenciálás lehetőségét.

Végül megemlítjük, hogy a határozatok megalapozottak, indokolásuk helyes volt. Ezt mutatja, hogy jogorvoslatot elenyésző arányban, *443-an nyújtottak be.* A felsőbb fórum ennek is 62 százalékát változtatás nélkül helybenhagyta.

A társadalmi tulajdon védelme és a munkafegyelem szempontjából igen jelentős, a fentiekben vázolt tevékenységek eredményességét lelkiismeretes, szakszerű munkával az idén tovább lehet és kell is fokozni.

Közegészségügyiek őrjárata

Ellenőrzik a várótermeket és a vonatokat — Cipőtalpnyomok a falon, letört vízcsapok — A vasút intézkedik

Szombathelyen, a területi egészségügyi központban *dr. Fellner Magdolna* csoportvezető főorvossal a kulturált utazás érdekében tett törekvésekről beszélgettünk.

— Az elmúlt esztendő második felétől a MÁV Közegészségügyi Felügyelőség az eddiginél fokozottabban ellenőrzi a pályaudvarok, állomások utasok által használt területeit, valamint a területünkről induló és oda érkező személyszállító vonatokat — mondja a főorvos. — *Havonta kapunk jelentéseket a 22 üzemorvostól ebben a témában.* Ezt a saját tapasztalatainkkal kiegészítve a TEK igazgató-főorvosának a rendelkezésére bocsátjuk, aki az anyagot elküldi az igazgatóságok vezetőinek.

— *Milyenek az eddigi tapasztalatok?*

— Ami az utasokat illeti, kedvezőtlenek, a vasút részéről biztatóak.

— *Lehetne ezt bővebben kifejteni!*

— *Sok utas nem becsüli az állami tulajdont.* Cipőtalpnyomokat látni a frissen meszelt falon, ezenkívül eldobott rongyok, üvegek a várótermekben, letört vízcsapok és összetört W. C.-kagylók tanúskodnak erről. Ez leginkább olyan helyen tapasztalható, ahol a mellékhelyiségek a vasúti épületeken kívül vannak, vagy a várótermek nem állnak közvetlen kapcsolatban a szolgálatot ellátó vasúti dolgozókkal. Gondolok itt Sárvárra, Devecserre és Tapolcára. *Nagyon rossz a helyzet Ajkán is.* Példás rend és tisztaság van a GySEV-állomásokon és a Balaton-parti megállóhelyeken. A nagyobb állomásokon, ahol több az utas és szigorúbb az ellenőrzés kedvezőbbek a tapasztalataink. A Szombathelyről, Zalaegerszegről, Celldömölkről, Veszprémből, Tapolcáról és Sopronból induló személyszállító vonatok tisztasága elfogadható. Sajnos útközben ezen a szerelvények „átalakulnak", koszosan érkeznek a célállomásra. *A vasút illetékesei bejelentéseink nyomán azonnal intézkednek.* Az ellenőrzéseket két orvos, három főiskolát végzett közegészségügyi ellenőr és három egészségőr végzi.

— A közegészségügyiek korrekt, a kulturált utazást segítő munkájáért köszönettel tartozunk — mondja *Biri Sándor,* a szombathelyi igazgatóság vezetőhelyettese. — A havi írásos jelentéseiken kívül a területi egészségügyi központ igazgató-főorvosa a kéthetenkénti osztályvezetői értekezleteken szóban is tájékoztat bennünket az ellenőrzések tapasztalatairól. Előfordult, hogy mire megérkezett az írás, a hiányosságot már pótoltuk.

— *Tudna példát mondani?*

— Zalaegerszegen a szemétszállítást intéztük el az ellenőrzésük nyomán. Október 25-től, ugyancsak az egészségügyiek kérésére a Vasúti Főosztály egyetértésével — a megfelelő takarítás érdekében megváltoztattuk a Sávária-expressz fordáját. Szombathelyen és Zalaegerszegen gyakoribbá tettük a várótermek felmosását és szellőzetetését. Ölbő—Alsószelestén felújítottuk a várótermet. Decemberben az 1803-as és az 1823-as személyszállító vonatoknál tett észrevételek kijavítására utasítottuk a szombathelyi körzeti üzemfőnökséget.

Ki a felelős?

A minap kártérítési ügyben tartottam vizsgálatot. A debreceni építési főnökség tulajdonában levő gépről ismeretlen tettesek tartozékokat, alkatrészeket tulajdonítottak el. Amikor a gép kezelőjét megkérdeztem: megtette-e a szükséges intézkedéseket? Védekezett. Az illetékes képviselőnek hiába szólt, az nem gondoskodott sem a gép elzárásáról, sem az őrzéséről. Igaza van, az ide vonatkozó utasítás ezt tartalmazza. De azzal a probléma nincs megoldva, hogy „más a hibás". Nem egy vállalatot szolgálunk mindannyian?

Valahogy úgy fest az egész, mintha egy nagy kabát egyik zsebéből a másikba tennénk az adósleveleket, amit a végén úgyis ki kell fizetnem, csak nem a jobb, hanem a bal zsebből.

Itt jutott eszembe. Vajon ugyanez az ember elfogadná-e a család védekezését, ha az otthoni hétvégi telken széthagyott szerszámok azért nem kerülnének elő, mert mindenki arra hivatkozna, hogy a másik dolgozott vele, tehát neki kell helyére tennie. Aligha. Bizonyára inkább háromszor is megnézné, nem hagyott-e itt valamit.

Üreg vasutasok még emlékeznek arra, amikor a pálya mellett nem lehetett elhagyott, gazdátlanul heverő szerszámokat találni és bizonyosan kevesebb volt az ismeretlen tettes által elkövetett lopás is, mert a pályamester és a pályamunkás is vigyázott a munkaterületére, illetve a munkaterületére.

Dr. G. G.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a 33. vasutasnap tiszteletére, július 8—24. között rendezi meg a III. országos vasutas fotókiállítást a székesfehérvári Vörösmarty Mihály Művelődési Házban, amelyre fotópályázatot hirdet.

A pályázaton részt vehet minden vasutas amatőrfotós, vasúti és szabadon választott témakörben. Képméret: 30x40 cm. Egyedi kivágás esetén a hosszabbik oldal 40 cm-nél kisebb nem lehet.

Beküldési határidő: *1983. június 10.* A képeket a következő címre lehet küldeni: *Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, 8000. Székesfehérvár, Fürst Sándor u. 74.*

A részletes pályázati feltételeket ismertető kiírás és nevezési lap beszerezhető a művelődési házban, és minden szakszervezeti középszervezetnél.

MEGLELT ÖSVÉNYEN

Varázslat – tenyérnyi felületen

Látogatóban Farkas Gyula nyugdíjas állomásfőnöknél

Rendkívül érdekes, eseményekben gazdag hetvenöt esztendőt tudhat maga mögött a Tapolcán élő *Farkas Gyula* nyugdíjas állomásfőnök. Mint vonatfékező kezdte pályáját, s szorgalma, tudása révén szépen jutott mind feljebb a vasúti ranglétrán. Negyvenkét évi áldozatos szolgálat után 1971-ben vonult nyugdíjba.

Élete nagyobb része a Szentgotthárd, Miskolc és Szentlőrinc háromszög vonalán zajlott, de az alföldi gazdasági vasútvonalakat nem számítva — az ország minden vonalát megjárta. 1942-ben egy könyve is megjelent, amely hosszú időn át az állomásfőnökök mindennapos kézikönyve lett. Gyakran és sikerrel forgatta a tollat, mert mint vérbeli sportember, maga is aktív asztaliteniszező, sakkozó, majd számos egyesület sportvezetője — rendszeresen tudósította a fővárosi sportlapokat is.

Különös képesség

Farkas Gyulának nyugdíjazása után sem szűkült le élettere. Meglelte azt az ösvényt, amely újabb célt, értelmet adott napjainak. A televízió már három alkalommal is bemutatta azt a filmet, amely a nyugdíjas állomásfőnök különös, szép passzióját örökítette meg.

Éppen a nyugdíjas élet elején derült rá fény, hogy Gyula bácsi *különös képességgel megáldott ember.* Olyanná varázsolja a tányérokat, hogy annak a varázslatnak már nagyon sok csodálója támadt. Tenyérnyi felületen remek kompozíciókat fest, tüzes virágokat, hazánk tájegységeinek legszebb népművészeti motívumait örökíti át porcelánra.

— Mikor ébredt rá, hogy ilyen bűvös erő lakozik ujjaiban?

— Nem sokkal nyugdíjba vonulásom után történt, hogy kártyapartira mentünk egy jó barátunkhoz. Amikor megérkeztünk, az asztal még tele volt festésre váró selyem anyagokkal. Mondtam a ház asszonyának, adjon nekem is egy darabot a selyemből, segítek, s hamarabb kezdhetjük a kártyapartit. Ő tréfára vette a dolgot, de én komolyan gondoltam, hogy a segítségére leszek. *Kaptam egy darab selymet, hát azt én meg is festettem, mindenkinek megnyerte a tetszését.* A tüzetesebb vizsgálódás, elemzés után úgy találták barátaink, hogy érdemesebb lenne nekem gránitra festeni, az mégis férfiasabb. Hamarosan vettem is egy tucat gránittányért, s azokat kedvem szerint kipingáltam. Nekem is annyira megtetszett ez a munka, hogy a tányérokat becsomagoltam, *s felutaztam velük Budapestre, dr. Solymár Istvánhoz, a Magyar Nemzeti Galéria akkori főigazgató-helyetteséhez.* Az ő édesapja is vasutas volt, innen az ismeretség és a bizalom a baráti tanácskéréshez. Solymár István igen meglepődött munkáim láttán. Mondja, hogy ő elfogult velem szemben, mivel régóta ismeri egymást a család, s ezért nem lehet mérvadó az ő véleménye. De mindjárt áttelefonál az Iparművészeti Főiskolára, s meghív egy szakértőt.

Az első siker

Amíg a szakértőre várakoztunk, megérkezett *Ortutay Gyula.* Nézte-nézte az asztalra kirakott tányérokat, s nem tudott hova lenni a csodálkozástól.

— *Ki festette ezeket a tányérokat?* — kérdezte Solymár Istvántól. A házigazda pedig rám mutatott.

Ortutay Gyula a tányérokat mindjárt összecsomagoltatta, s elvitte magával.

Három hét után kaptam egy pénzesutalványt tisztes összegről a Népművészeti és Háziipari Szövetkezettől.

Ez az első — s váratlan siker egyszerre nagy lendületet adott Gyula bácsi frissen támadt szép szenvedélyének. Egyre tudatosabban kereste-

Farkas Gyula tányérokat pingál

kutatta a különböző tájegységek népi motívumait, kifejező eszközeit. Kezdeti időszakban az volt a fogas kérdés, hogyan tudja a különböző motívumokat mind kerek formákra átkomponálni.

Különösen beleszeretett a mezőkövesdi népművészet kifejező, páratlanul gazdag motívumaiba. Szinte minden esztendőben megtér Mezőkövesdre hosszabb-rövidebb időre. Megkapta a régi matyó motívumok könyvét, a hímzéseket, jellegzetesen matyó mintákat, s mindebből sokat hasznosított a maga munkájában is. Ugyancsak évente ellátogat Buzsákra is. De kedvelt motívumai közé tartoznak a torockói, a sárközi minták is.

Remekművek

Egy alkalommal a zsüri a mezőkövesdi pingáló asszonyok munkáival vetette össze Farkas Gyula remek tányérfestményeit. A zsürinek egyértelműen az volt a véleménye, hogy Farkas Gyula kompozíciói összefogottabbak, színeiben tüzesebbek voltak, mint a mezőkövesdi asszonyoké.

Gyula bácsi tapolcai otthonában csodálattal nézem a gyönyörű motívumokkal díszített tányérokat.

— *Csak éppen hírmondónak van most itthon néhány, a többit elosztogattam, széthordták az ország minden részébe. Legutóbb éppen dr. Münnich Ferenc özvegyének festettem meg ötven tányért.*

Bepillantunk a házigazda alkotó „műhelyébe" is. Mi tagadás, a konyhában semmi jel nem árulkodott arról, hogy hajnalonta itt álmodja meg, s örökíti át tenyérnyi felületekre a szívet-lelket gyönyörködtető szép mintákat. Kis ládából kerülnek elő az ecsetek, festékes tubusok.

Pipacsok, szarkalábak, rózsák, búzavirágok, tulipánok, muskátlik nyílnak fel hajnalonta Gyula bácsi ügyes ujjai között.

Kicsit eljátszom a gondolattal, mi lett volna, meddig jutott volna Farkas Gyula a hírnév szárnyain, ha fiatalon ráébred kivételes szín- és formaérzékére, komponáló készségére? Minden bizonnyal sok elismerést szerezhetett volna hazai és nemzetközi kiállításokon.

Memoárját írja

A ház asszonyától megtudjuk: *ha férje birtokába veszi a konyhát, akkor még neki sem szabad rányitni az ajtót.* Az alkotó munka teljes csöndet és odaadást kíván.

Gyula bácsinak különösen nagy öröme telik a kétszázötven-háromszáz évvel ezelőtti szép minták átörökítésében. A matyó minták korábban köralakban nem voltak ismertek, az ő érdeme, hogy megtervezte, s tányérformára is alkalmassá tette Matyóföld virágait.

Farkas Gyula azonban nemcsak az ecsettel osztja meg napjait. Hű társa a toll is. *Memoárját írja, már nyolcszáz oldalnál tart.* Van mit papírra vetnie. Rendkívül találékony és színes életéből ezúttal csak éppen ízelítőt adhattunk.

Szöveg: **Hamar Imre**
Fotó: **Borbás János**

Túl a nyolcvanon

Vasutas-pályafutásáról vall Szalay László pécsi nyugdíjas

A nyolcvan éven felüli vasutas-házaspár Pécsett, az új Kertváros egyik modern épületében lakik. Egészségük — gyógyszerek, szemüveg, hallókészülék, no és a Zamenhof brigád szerető gondoskodásának védelmében — kielégítőnek mondható . . .

Szalay László főfelügyelő a MÁV Pécsi Igazgatóságáról 22 évvel ezelőtt ment nyugdíjba. Látogatásunkkor fiatal korának vasútjáról beszélt, vasutas-pályafutására emlékezett.

— 1923-ban kerültem a MÁV-hoz. Első állomáshelyem *Jákó—Nagybajom* volt. Itt készültem fel vizsgáimra, s a tisztképző tanfolyam elvégzése után ide kerültem vissza forgalmi szolgálattevőnek. A húszas évek közepére megkezdődött a vasércszállítás Jugoszláviából *Ózdra, Diósgyőrbe,* napi 100—120 vasúti kocsit kitevő mennyiségben. Külföldre búza, burgonya, élő baromfi ment. *A személyforgalom is élénk volt, különösen piaci napokon és hétvégeken Kaposvárra, Somogyszobra utaztak a falusiak.* Az ilyen középállomásokon a forgalmi szolgálattevő jegypénztárt is kezelt, expresszáru-elszámolásokat is végzett. S ha hozzávesszük, hogy az utasok általában az utolsó negyedórában érkeztek — miközben keresztező vonat is befutott —, volt tennivaló bőven, a kevéske idő alatt sokféle tevékenységre kellett koncentrálni. Sajnos a fárasztó szolgálatot elég gyengén fizették.

— 1926-ban kerültem *Sárosd* állomásra, ahol még ennél is erősebb volt a forgalom. Külön búza-, cukorrépa- és szénvonatok mentek Fiumébe, Triesztbe.

— A következő szolgálati helyem *Dombóvár* volt. Ott pénztári tevékenységet nem kellett végezni, anélkül is nagyon erős volt a forgalmi szolgálat, mert az állomás befogadóképessége szűk volt, ezer kocsin felül már akadozott a tudomány . . . A dombóvári—pusztaszabolcsi vonalrészen nem volt térközjelző, az állomások többségére nem fértek be a száztengelyes vonatok, meg kellett osztani őket — s az ilyen munka elvégzésének ideje a szolgálattevők ügyességétől, gyorsaságától is függött.

— Laci bácsi a kereskedelmi szolgálattól ment nyugdíjba. Hol hagyta a piros sapkáját, indítótárcsáját?

— *Keszőhidegkút—Gyönkön — ha lett volna! Akkoriban vörös karszalag volt a megkülönböztető jel és feltartott tenyerünkkel adtunk engedélyt az indulásra . . .* Gyékényes határállomáson kezdtem meg a kereskedelmi szolgálatot. Jó kollektívába kerültem. A számfejtő, a pénztáros, a rovatoló, a vámközvetítő számára vonatonként csupán egy óra állt rendelkezésre, ki- és belépő vonat pedig egy időben is tartózkodott állomásunkon. Magyar—osztrák, magyar—csehszlovák, magyar—német kötelék alkalmazását kérték — schilling, korona, márka, pengő — gyors munkával, nagyon pontosan készültek az átszámítások. Erős szolgálat volt.

Nagyon szerettem *Barcs* állomást is, ahol ősszel a kilépő burgonya, télen a gabonaküldemények növelték a forgalmat, s el kellett végezni a különleges elszámolásokat is. Ez azt jelentette, mintha az eredeti feladási állomáson adták volna fel a terményt, ami nyáron-ősszel érkezett Pécsről.

Közben a pécsi üzletvezetőségre kerültem, ahol különösen 1945 után vált felelősségteljessé a munkám a darabárus-elegytovábbítási csoportban. Jó szervező-irányító munkám elismeréséül 1948-ban élmunkás lettem.

Lassan eljárt felettem az idő . . . de mint a jó vasúti mérleg érzékeny és állékony voltam mind az utasításszerű munkában, mind a rendkívüli helyzetek megoldásában. Fiatalon a forgalomé volt a lábam gyorsasága, majd a kereskedelemé a kezem pontossága. Végül minden tapasztalatom, tudásom az irányító munka hasznára fordítottam. Néhány évig tanítottam is a segédtiszti tanfolyamokon.

Szalay László nyugdíjba vonulása után sem szakadt el a vasúttól. A bizalmi gyakran felkeresi és elújságolja a változásokat. Rendszeresen látogatják a helyelosztó központ dolgozói is. Legutóbb a feleségét névnapja alkalmából virággal köszöntötték.

Klencz Tiborné

Búcsú a szolgálattól

A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének Április 4. mozdonyvezető brigádja bensőséges ünnepség keretében búcsúztatta *Csordás János* brigádtagot, aki 35 évi szolgálat után vonult nyugdíjba.

Húsz évig szakszervezeti bizalmiként intézte társai ügyesbajos dolgait. Példamutató szakvonali és közéleti munkásságáért két alkalommal Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesült. Nyugdíjba vonulása alkalmából egyhetes ingyenes üdülési beutalóval ajándékozta meg.

Útlevél a biztonsághoz

Április, május hónapokban előreláthatóan megnő a magyarországi határátkelőhelyek forgalma. Megindul a szokásos idegenforgalom. A biztosítónál már hagyomány, hogy a turistaszezon kezdetén tájékoztatják az utazni szándékozókat azokról a biztosítási tudnivalókról, lehetőségekről, amelyekre a szabadságukat külföldön töltőknek szükségük lehet.

Idén, március 25-én, a BNV területén, az *„Utazás '83"* kiállításhoz kapcsolódó sajtótájékoztatón *dr. Szabó Imre* ügyvezető igazgató ismertette az idegenforgalommal kapcsolatos biztosítási lehetőségeket. Az újságírók kérdésére elmondotta, hogy *a külföldre utazó magyar turisták többféle biztosítás közül válogathatnak.* Az elmúlt években nagyon népszerű volt, a tőkés országokba látogatók körében, a napi 5 forintért kiváltható betegség, baleset és poggyászbiztosítás. (A díj 30 napon túli kinntartózkodás esetén napi 10 forintra emelkedik.) A szocialita országokba látogató magyarok — mivel ezekben az országokban az ingyenes orvosi és kórházi kezelést államközi szerződések szabályozzák — a napi 3 forintos díjú baleset és poggyászbiztosítást vehetik igénybe.

Külön foglalkozott a tájékoztató az autós turistákkal. Ezek az egyéni vállalkozások több váratlan eseményt tartogatnak, mint a társasutazások, ezért az ügyvezető igazgató részletesen beszélt a tipikus, évről évre előforduló káresetekről. Felhívta a figyelmet arra, hogy az egyes országokban mire érdemes ügyelni az autósoknak, mi az, ami a hazai gyakorlattól eltér, és hogyan lehet megelőzni az esetleges kellemetlenségeket.

1980. szeptember 1-én új casco változatokat vezetett be a biztosító. *Ezek a szerződések egyértelműen előnyös feltételeket tartalmaznak a külföldön karambolozó magyar autósokra vonatkozóan.* Megtérítik például annak az autósnak (és a gépjárműben utazóknak) a hazatérési költségeit, aki baleset miatt használhatatlanná vált gépjárművét javítás, vagy hazaszállítás céljából kénytelen külföldön hagyni.

A kötelező gépjármű felelősségbiztosításnál a díjfizetés megszűnése ellenére nincs változás. A magyar rendszám és a H országjel Európa valamennyi szocialista országban, valamint Görögország, Törökország, Spanyolország, Portugália és Izland kivételével minden nyugat-európai országban elegendő a biztosítás igazolására. A zöld kártyát csak azoknak kell kiváltaniok, akik az említett 5 államba szándékoznak utazni.

Csuta Károlyra emlékeztek

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség *II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja Csuta Károly 100. születésnapja alkalmából* megkoszorúzta Sátoraljaújhelyen lévő emléktábláját.

A brigád házi ünnepségen méltatta Csuta Károly sátoraljaújhelyi és Zemplén megyei munkásmozgalmi tevékenységét, amelyet 1910-től 1919. augusztus 11-ig, letartóztatásáig folytatott. 1919. március 21-én Zemplém vármegye direktóriumi elnöke lett.

A város is kegyelettel őrzi Csuta Károly emlékét. Egykori lakóházán emléktáblát helyeztek el, és nevét utca is őrzi.

Veteránok köszöntése

Március 29-én, a szakszervezeti központunk tanácstermében ünnepséget rendeztek annak a 32 veteránnak a tiszteletére, akik ebben az évben töltik be 75., 80., 85. életévüket, és 40, 50, vagy 60 éve szakszervezeti tagok.

Az ünnepségen megjelent *Gulyás János,* a MÁV vezérigazgató-helyettese és *Tóth Györgyné dr.,* a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetője is.

A megjelenteket *Dénes Sándor,* a vasutas szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője köszöntötte, majd *Kajcsa József,* szakszervezetünk alelnöke a kv mellett működő nyugdíjas szakbizottság elnöke méltatta a veteránok munkásmozgalmi múltját, szakszervezeti tevékenységét. Ezután a Népköztársaság úti általános és zeneiskola tanulói adtak színvonalas műsort, majd Kajcsa József oklevelet és pénzjutalmat adott át a veteránoknak.

Dénes Sándor köszönti a veteránokat

Az ünnepségen részt vett veteránok egy csoportja
(Skoda László felvételei)

Sport

Székesfehérvár

Beszámoló közgyűlés

A MÁV Előre Sport Club március 22-én tartotta beszámoló közgyűlését a székesfehérvári járműjavító üzem kultúrtermében, amelyen megjelent *Takács László*, a járműjavító üzem igazgatója és *Szeder János*, a körzeti üzemfőnökség szb-titkára is.

Dévényi Tibor, a sportklub elnöke számolt be az elmúlt kétesztendőben végzett munkáról és a feladatokról. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy az egyesületnél jó a sportolók közérzete, hangulata. Az elmúlt két esztendőben csak egy fegyelmi vétség volt. Ezután elemezte a szakosztályok munkáját, ismertette eredményeiket.

Fellendült az atlétikai szakosztály munkája, javultak a versenyzési lehetőségek. Az 1981-ben még az NB I/B-ben versenyző kézilabdások azonban nehézségekkel küzdenek. Több fiatal bevonult katonának és néhány idősebb versenyző is búcsút mondott az egyesületnek, ezért a legfontosabb céljuk most az utánpótlás biztosítása és az NB I/B-ben való maradás.

Dévényi Tibor a tömegsportról szólva elmondotta, hogy ennek fejlesztését egyik legfontosabb feladatuknak tekintik. *A vasutasoknak egyéni és csapatversenyeket rendeznek, amelyeken általában 500-600-an vesznek részt.* Ezeket a rendezvényeket a jövőben még népszerűbbé szeretnék tenni.

Tunyogi Tibor

Felszabadulási lövészverseny

Az MHSZ miskolci vasútüzemi szervezete március 31-én, hazánk felszabadulásának 38. évfordulója tiszteletére, kispuskalövész-versenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren a lövészklubok részére. Eredmények: (férfiak) 1. Szabó Béla, BBF, 2. Bodnár István, vontatás, 3. Bari Bernát BFF. Nők: 1. Futó Jánosné, vontatás, 2. Buda Jánosné, járműjavító, 3. Szabó Béláné BFF.

Eredményes a szegedi terület tömegsportja

Az olimpiai vándorzászlót két szolgálati hely érdemelte ki

A szegedi területi szakszervezeti bizottság mellett működő sportbizottság a közelmúltban kibővített ülésen értékelte a terület tömeg- és versenysportjának helyzetét és meghatározta a további feladatokat.

Az elmúlt két év tapasztalatai azt mutatják, hogy a szegedi területen a tömegsportmozgalom, ezen belül a munkahelyi olimpia szervezésében nagyobb önállóságot és feladatot kaptak a munkahelyek. *Egységesebb szemlélet, jobb és összehangoltabb munkakapcsolat alakult ki a szolgálati helyeken a tömegsport munkát végző KISZ, MHSZ, szakszervezet és a sportegyesületek között.* Ez megmutatkozik egyrészt abban, hogy évente közösen kidolgozott tömegsport eseménynaptár alapján rendezik versenyeiket, másrészt nőtt a sportolásba bekapcsolódott dolgozók aránya.

A szolgálati helyeken elkészített éves eseménynaptár gazdag sportolási lehetőséget biztosított. A hagyományos versenyek mellett 19-féle sportág közül válogathattak a dolgozók. *Legnépszerűbb sportág a kispályás labdarúgás, az asztalitenisz, a teke, valamint a természetjárás volt.* De igen sokan vettek részt az MHSZ-szel közösen szervezett lőversenyeken is. Hagyományossá váltak a különféle ünnepek alkalmával szervezett sportnapok, ahol nagy számú családtag is bekapcsolódott a vidám, majális jellegű rendezvénybe. Több munkahelyen rendszeressé vált a vasutasok és fuvaroztatók közötti sportverseny; *Kelebián és Lökösházán* határforgalmi sportnapot rendeznek a szomszédos vasút dolgozóival; Szeged csomóponton évente a posta, a Volán és a MÁV fiataljai rendeznek közös sporttalálkozót. Ezenkívül valamennyi üzemfőnökségen önálló sportvetélkedőket tartanak. A TSZB Sportbizottsága pedig kispályás labdarúgás, asztalitenisz, teke és sakk sportágakban évente területi olimpiai napot szervez.

Az ötnapos munkahét bevezetésével megnőtt a szabad idő, egyre többen kapcsolódnak be a természetjárásba, a csoportos kirándulásokba.

A felmérések alapján az igazgatóság területén szervezett különböző sportrendezvényeken, *csupán az elmúlt évben, 6500 dolgozó és családtag vett részt.* Örvendetes, hogy egyre nő a rendszeres sportolásban résztvevők száma. A rendezvények megtartásához jelentős segítséget adnak a sportegyesületek és a művelődési házak. Érdekességként említhető meg, hogy *Kiskunhalason*, a művelődési házban asztalitenisz szakkör, *Békéscsabán* a nők részére kondícionáló torna tanfolyam működik.

A sportbizottság foglalkozott a versenysport helyzetével is. A területen kiemelten támogatott egyesület a *Szegedi VSE*, amelynek 5 szakosztályban közel 600 igazolt versenyző sportol, legeredményesebben az atléták szerepelnek. Az SZVSE-en kívül *Békéscsabán, Kecskeméten, Szentesen, Kiskunfélegyházán és Szeged-Alsóvárosban* működik vasutas sportegyesület — nekik fő feladatuk a tömegsport szervezése, de azért egy-két szakosztályukat a versenysport szempontjából sem lehet félvállról venni. Az öt kisegyesületben 18 szakosztály működik 728 igazolt sportolóval. Fejlődésüket gátolják az alacsony anyagi lehetőségek, a kedvezőtlen személyi és tárgyi feltételek.

A tanácskozás részvevői — sportbizottsági tagok, sportköri elnökök, a szakszervezeti bizottságok és a tömegszervezetek képviselői — szóltak azokról a tennivalókról is, amelyek megvalósítása tovább javítja majd a tömeg-, illetve a versenysportot. Elmondták, hogy az egyesületek létesítményeinek üzemeltetésre való átvétele a gyakorlatban igen lassan megy.

E sportbizottsági ülésen adták át a Szeged Körzeti Üzemfőnökségnek és a BFF-nek elmúlt évi tömegsportmunkájuk elismeréseként az *olimpiai vándorzászlót.*

G. J.

A Vasútegészségügy sportja

A Budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet szakszervezeti bizottsága értékelte az intézmény tömegsportját. Az szb elismerését fejezte ki a sportbizottságnak a tömegsport kiszélesítéséért. Ez annak is köszönhető, *hogy 1982. január elején újjáalakult a sportkör természetjáró szakosztálya.*

Az érdeklődők 34 túra közül válogathattak. Ezeken a megmozdulásokon több mint 800-an vettek részt. Így megduplázódott az előző évben a tömegsport rendezvényeken résztvevők száma.

Az idén eddig lebonyolított versenyek közül jól sikerültek a téli túrák, és az összevont honvédelmi verseny. Januárban a Nagyhideghegyi túrán még csak 15 fő vett részt, február 4-5-6-án a Cserhátban már 65-en voltak. Az összevont honvédelmi versenyen, melyet a Vasútegészségügyi Szolgálat sportbizottsága, a MÁV Kórház SK Természetjáró szakosztálya, a MÁV Hídépítési Főnökség sportbizottsága és a VI. ker. MHSZ közösen rendezett Zánkán, 85 fő vett részt.

Ennek folytatásaként február 24-én a *„Nekem szülőhazám"* házi vetélkedője zajlott le a kórházban 12 csapat részvételével. A csapatok a vetélkedő előtt a Nyugati pályaudvar lőterén lövészetben mérték össze tudásukat. Ez az eredmény is beszámított a versenybe.

Márciusban az Utasellátó Vállalat Természetjáró szakosztályával közösen sítúrát szerveztek a Tátrába, majd a *Miskoc—Bánkút—Miskolc—Tapolca—Budapest* útvonalon gyalogtúrával egybekötött hétvégi pihenést szerveztek.

Olajos Gábor
a sportbizottság vezetője

Társadalmi munkával

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség dolgozói is csatlakoztak a SZOT testnevelési és sportosztálya által hirdetett sportpályaépítési akcióhoz. A szakszervezeti bizottság kezelésében levő *hétvégi ház területén építenek sporttelepet társadalmi munkában.*

A tervek szerint labdarúgó kispályát, tenisz- és tollaslabdapályát, valamint játszóteret készítenek. A cél az, hogy egyre több vasutas kapcsolódjon majd be a tömegsportmozgalomba. A dolgozók eddig 4500 óra társadalmi munkát végeztek. A sporttelepet ebben az évben adják át rendeltetésének.

A szocialista kultúráért

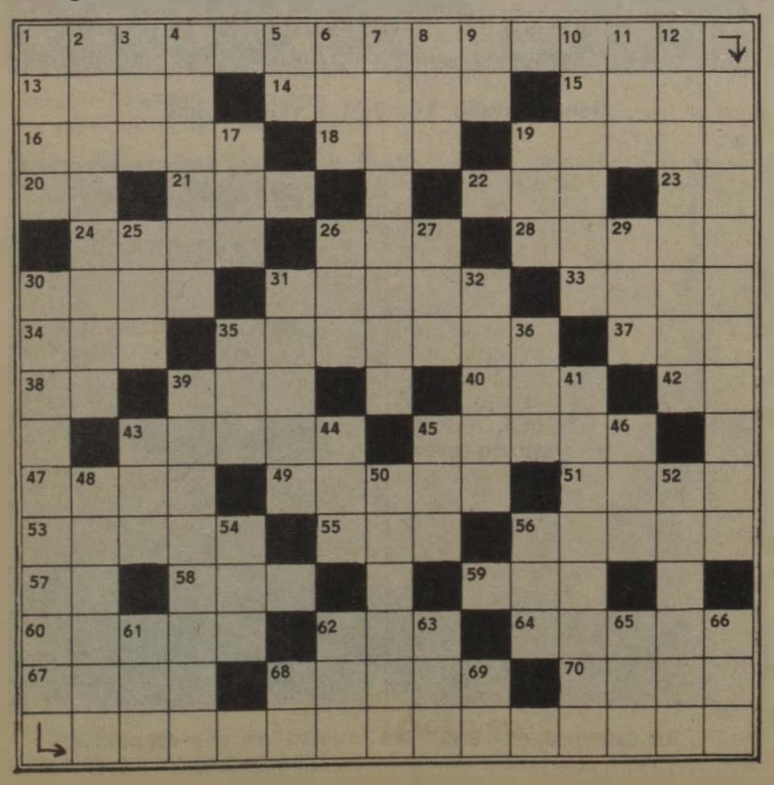
A miskolci vasutasok Vörösmarty Mihály Művelődési Házának *Ficzere László képzőművészeti köre* április 7-én ünnepelte fennállásának 35. évfordulóját. Ebből az alkalomból a képzőművészeti kör, és annak két tagja — *Gálik János* és *Nagy Lajos* — a Szocialista Kultúráért kitüntetésben részesült. A kitüntetéseket *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át.

Ünnepi megemlékezés

A miskolci körzeti üzemfőnökségen ünnepséget rendeztek hazánk felszabadulásának 38. évfordulója tiszteletére. Bodolai István, a KÜF pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, majd a részt vevő háromszáz vasutas megtekintette a miskolci Nemzeti Színház művészeinek műsorát.

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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—1707. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A költséggazdálkodás alapvető követelménye. (Folytatás a 30. függőlegesben.) 13. Függelék, befejező rész a zenében. 14. Hölgyeim és ... 15. A szabó teszi. 16. Gesztenyebarna festék. 18. Kevert égtáj. 19. Szovjet város. 20. Morzehang. 21. Becézett női név. 22. Testrész. 23. Az ezüst vegyjele. 24. Pusztít. 26. Szülő. 28. Finom édesség. 30. A harang teszi. 31. Kórházi alkalmazott. 33. Nagyon szükséges. 34. Keverve töm. 35. Bűvös erejű tárgy. 37. Angol férfinév. 38. Római 6. 39. A fordítottja Duna menti város. 40. Kerékabroncs. 42. Nátrium vegyjele. 43. A halálról is mondják. 45. Megbélyegez (ék. h.). 47. Füstköd. 49. Arcbőr, arcszín (francia). 51. Szibériai folyó. 53. Disznószőr. 55. Egymást követő betűk. 56. Idegen női név. 57. Német személyes névmás. 58. Kimondott betű. 59. Lányom férje. 60. A fedél. 62. Friss. 64. Nem hall. 67. Cselekedet. 68. Dunántúli patak. 70. Idegen pénz.

Függőleges: 1. Heveny betegség. 2. Híd a Dunán. 3. Osztrák Államvasutak. 4. Görög szóösszetételekben gége. 5. Szovjet autók jelzése. 6. Fiatal városunk. 7. Félszigetet az Égei-tengerben. 8. Kinek a tulajdona? 9. Mutatószó. 10. Lovas nomád nép volt. 11. Nógrád megyei község. 12. Nem bűnös. 17. Női hang. 19. A hajó része. 25. Zúdít. 26. A 26. sor becézve. 27. Végtelenül balek. 29. Ügy, dolog (latin). 31. Bámészkodott. 32. Visszatartó! 35. Nem fölé. 36. Fél aratás. 39. Megcselekedte. 41. Énekesmadár. 43. Szeszes ital. 44. Ritka női név. 46. Hideg évszak. 48. Az FTC futballistája. 50. Ugyanott (latin). 52. Erdélyi hideg szél. 54. Csapadék. 56. Eszménykép. 61. Kevert tej. 62. Nagy edény. 63. Eléje. 65. Kérdőnévmás többes számban. 66. Mint 19. függőleges 68. Római 101. 69. E. N.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 30. függőleges.

Beküldési határidő: 1983. május 5. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Rugalmasabb tarifapolitika. A közbeiktatott üzemszünet.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Tamásfalvi Gyuláné, Salgótarján, Eszterházy Tamás u. 1. Szücs János, Hatvan, MÁV-állomás. Kassai Ferenc, Szombathely, Rohonczi út 46. Fazekas Andrásné, Pécs, Páfrány út 17. Horváth Sándor, Vámosgyörk, Vörös Hadsereg út 107.

HÍREK

— **Vetélkedő.** A közelmúltban szellemi vetélkedőt rendeztek a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai részére. A döntőbe került öt brigádnak munkavédelmi, egészségügyi, baleset-elhárítási és elsősegélynyújtási ismeretekből kellett számot adni. Az első három brigád pénzjutalmat kapott.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A szombathelyi épület- és hídfenntartási főnökség március 25-én nyugdíjas találkozót rendezett. A Tolbuchin úti általános iskola úttörőinek műsora után Sparing László, a főnökség vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd hetven nyugdíjasnak 400 forint segélyt adott át. A segélyt a dolgozók ajánlották fel a kommunista műszakokért járó bérből.

— **Kilencedszer az élen.** A szombathelyi vasútigazgatóság területén működő MÁV—Volán komplex brigádok közötti rakodási versenyt 1982. évi munkájukkal a zalaegerszegiek nyerték meg. A kilencedik alkalommal élen végzett kollektívának Márton László, a szombathelyi igazgatóság osztályvezetője és Varsányi Ferenc, a Volán 16. számú vállalat zalaegerszegi igazgatója adta át az okleveleket és a pénzjutalmat.

— **Propagandisták a művészetért.** A debreceni területi szakszervezeti bizottság agitációs és propaganda bizottsága a kisújszállási vasutas kultúrházban tartott ülésén értékelte a művészeti propagandisták munkáját, majd délután megtekintették a Radnóti Színpad művészeinek, valamint a MÁV filharmonikus zenekar műsorát.

— **Energiaelnyelő ütközők.** Egy francia cégtől olyan vasúti ütközők gyártási licencét vásárolta meg a Diósgyőri Gépgyár, melynek energiaelnyelő képessége mintegy háromszorosa a világon jelenleg használatos vasúti ütközőkének. A következő években a MÁV folyamatosan kicseréli majd vagonparkjának ütközőit a licenc alapján készült ütközőkre.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Március 25-én értékelő taggyűlést tartott a mátészalkai nyugdíjas csoport. Gulán Péter elnök ismertette az elmúlt évi eredményeket és a legfontosabb teendőket, majd megköszönte a szocialista brigádok 50 ezer forint segélyét, amelyet nyolcvan idős nyugdíjas között osztottak szét.

— **Automatizált vasút.** A világ első, teljesen automatizált földalatti vasútja — amely személyzet és vonatvezetők nélkül közlekedik — az északfranciaországi Lille-ben készül el. A szerelvényeket központi irányítóállomásról működtetik. Az automata metróval, amelyet a tervek szerint áprilisban adnak át a forgalomnak már 1973 óta folytak a kísérletek.

— **Politikai fórum.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen március 30-án külés belpolitikai tájékoztatót tartott Molláth Ferenc, az MSZMP KB munkatársa. Részletesen elemezte hazánk gazdasági helyzetét is, majd válaszolt a kérdésekre.

— **Előadás.** A mátészalkai körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt szervezete április 15-én A nők egészségvédelme címmel előadást rendezett, amelyen dr. Hajdú Károly szülész-nőgyógyász beszélt az egészséges életmódról, majd válaszolt a kérdésekre.

HELYESBÍTÉS

Lapunk április 4-i számában megjelent Előzetes letartóztatásban a hatvani vonatfosztogatók című tudósítás utolsó bekezdésének második mondata helyesen a következő: *„A tettesek közül ifj. Mészáros Ferenc 31 éves turai lakos 248 ezer forint értékű kárt okozott".*

Halálozás

Március 27-én, 75 éves korában elhunyt Gyenge Kálmán nyugalmazott MÁV-igazgató, a vasúti főosztály katonai és szállítási szakosztályának egykori vezetője. A munkáscsaládból származó Gyenge Kálmán szinte gyermekként ismerkedett meg a nehéz fizikai munkával. Hányatott, nehéz sorsa volt. 1940-ben került kapcsolatba a vasúttal. Esztergályos szakmunkás lett, majd később a szegedi fűtőháznál mozdonyvezető-tanoncként, illetve mozdonyvezetőként dolgozott. 1944-ben a vasutasok bizalminak választották. 1945-ben belépett a Magyar Kommunista Pártba és hamarosan a fűtőházi pártszervezet titkára lett. Ezután a szegedi, majd a miskolci igazgatóságon dolgozott különböző vezető beosztásokban. 1952 tavaszán — a pártiskola elvégzése után — nevezték ki a vasúti főosztály személyzeti szakosztályának helyettes vezetőjévé. Később az oktatási szakosztály, majd 1957 januárjától nyugdíjazásáig a katonai és szállítási szakosztály vezetője volt.

Munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. Tulajdonosa volt a Szocialista Munkáért Érdemérmek és a Kiváló Vasutas kitüntetésnek. Temetése április 11-én volt a rákoskeresztúri Új köztemetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy, plusz két félszoba összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval, Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budafok központjában levő egy, plusz két félszobás 62 négyzetméteres, IX. emeleti, összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat (8 négyzetméteres erkéllyel) budapesti 2 plusz két félszobás összkomfortos vagy gázfűtéses lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi, szövetkezeti vagy OTP-társasház egyaránt érdekel. Zöldövezet, kertes ház előnyben. Érdeklődni lehet napközben a 34-28 vagy 228-487 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Zuglóban, a filmgyárnál levő egy szoba komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakásomat (gázkonvektor-fűtéssel) a fentinél nagyobb, utcai, egy- vagy másfél szobás komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (Bp. VI., Népköztársaság útja 73.). Érdeklődni lehet: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb alapterületű egy szoba, konyhás, esetleg félkomfortos tanácsi lakásra Budapest belterületén MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a délutáni órákban a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném családi ház jellegű kertes budapesti egy szoba, hálófülkés, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Horváth, Budapest Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úton levő X. emeleti egy, plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném budapesti egy szoba összkomfortos, 31 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapesten a III., XVII., XVIII. kerületben vagy vidéki hasonló vagy másfél, kétszobás lakásra. Cím: Szitás Ferenc, Budapest VIII., Kőbányai u. 18. fszt. 30.

Elcserélném rákospalotai egyplusz két félszobás, telefonos, V. emeleti MÁV-bérlakásomat, a Déli pályaudvar környékén, egy szoba komfortos, személyzetis vagy nagyobb garzonra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném Budapest I. kerület, Avar utcai, 53 négyzetméteres 2 szobás komfortos, földszintes MÁV-bérlakásomat hasonló kisebb vagy nagyobb tanácsi lakásra aktív vasutas dolgozóval, lehetőleg Budán. Érdeklődni a 658-364 telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméteres (szoba, konyha, kamra, W. C.) X. ker. MÁV-telepi — kis ráfordítással két szoba fürdőszobássá átalakítható — lakásomat kisebb méretű tanácsi egy szoba komfortosra vagy garzonra. Zuglóiak előnyben. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 17—19 óra között a 833-872 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Mozdonyfűtő u. 1,5 szoba komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú, lehetőleg belvárosi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 641-531 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, plusz két félszoba összkomfortos, nagy erkélyes, zöldövezeti, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szoba összkomfortosra és egy szoba, konyhás vagy komfortos tanácsi lakásra. XV. kerület előnyben. Érdeklődni lehet naponta 16,30-ig a 186-784 telefonszámon.

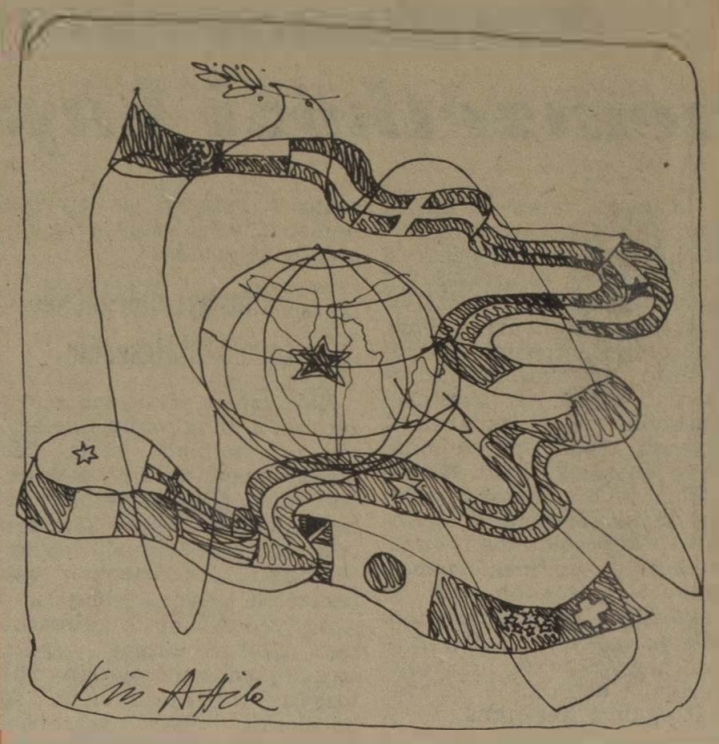
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1983. MÁJUS 2.

ÉLJEN MÁJUS 1.!



Átadták a kiváló kitüntetéseket

Május elsejét megelőző napokban, ünnepélyes külsőségek között adták át a *Kiváló* címmel kitüntetett vasúti szolgálati helyek elismeréseit. Az idén a közlekedés- és postaügyi miniszter, a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben nyolc szolgálati helynek adott Kiváló Üzemfőnökség, Főnökség, Üzem címet. Miniszteri elismerő oklevélben két szolgálati hely részesült.

A Kiváló címmel együtt Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesült a Budapest—Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség, a Landler Jenő Járműjavító Üzem és a Budapesti MÁV Építési Főnökség. A kitüntetéseket a Budapest—Kelenföldi KÜF-nek *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet elnöke; a Landler Járműjavítónak *Mester Alajos*, vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára; a Budapesti Építési Főnökségnek *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes és *Keresztúri Ferenc*, az elnökség tagja, a Debreceni pft. Főnökségnek *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Feleki Pál*, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a Szolnoki Körzeti Üzemfőnökségnek *Kulcsár József*, a debreceni igazgatóság vezetője és *Volosinovszki János*, a debreceni tszb titkára, elnökségi tag; a Pécsi BFF-nek *Fényes József*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője és *Halmai Árpád*, a pécsi tszb titkára, a Szombathelyi Körzeti Üzemfőnökségnek *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet osztályvezetője, az elnökség tagja; a Kecskeméti Körzeti Üzemfőnökségnek *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes és *dr. Veres László*, az elnökség tagja adta át.

A központi vezetőség napirendjén

A MÁV kollektív szerződés végrehajtása és módosítása

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége április 14-én ülést tartott a MÁV Vezérigazgatóságának konferenciatermében. Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. A testület elsőnek a MÁV kollektív szerződés 1982. évi végrehajtásáról és 1983. évi módosítására tett javaslatokról készült beszámolót vitatta meg. Az írásos előterjesztéshez *Szemők Béla* titkár fűzött szóbeli kiegészítést.

— A kollektív szerződés elmúlt évi végrehajtásának tapasztalatait — a korábbi években kialakult gyakorlatnak megfelelően — az idén is először bizalmicsoportokban, majd szolgálati főnökségi és vasútigazgatósági szinten a bizalmi, illetve bizalmi küldöttek testülete értékelte — hangsúlyozta. — Ezzel egyidejűleg a dolgozók számos észrevételt, javaslatot tettek a kollektív szerződés szabályainak módosítására. A vitákon elhangzott észrevételek, valamint a központi apparátus közvetlen tapasztalatai alapján *az elnökség március 31-i ülésén kialakította a végrehajtást értékelő szakszervezeti álláspontot,* amelyet összefoglalva, csak a leglényegesebbnek tartott kérdéseket érintve, az írásban kiadott állásfoglalás tartalmaz. Szükségesnek tartjuk azonban, hogy néhány fontos kérdésben — továbbá az előterjesztett módosítási javaslatokkal kapcsolatban, melyekre az írásos állásfoglalás nem tér ki — az elnökség álláspontját ismertessem.

A leginkább járható út

A múlt évi végrehajtás során felmerült legégetőbb problémával — a forduló szolgálatos és utazó dolgozók rendkívüli mértékű túlfoglalkoztatásával — az írásbeli állásfoglalás a kérdés súlyának megfelelően foglalkozik, kiegészítve némileg a vezérigazgatósági beszámoló idevonatkozó, lényegében csak a tényeket rögzítő megállapításait. Ennek ellenére szeretném hangsúlyozni, hogy a múlt évben kialakult helyzetet: *az egyoldalúan elrendelt havi 250-300 órás foglalkoztatásokat, az egyes helyeken rendszeresen ismétlődő 24/24-es fordát, az utazók 16 órát meghaladó szolgálatait az elnökség elfogadhatatlannak tartja.*

Az elnökség állásfoglalását olvasva többekben felvetődhet a kérdés: *miért támogatja akkor az elnökség a rendes munkaidőn felüli önkéntes, megállapodásos munkát, miben különbözik az így végzett munka a tarthatatlan mértékűnek ítélt túlmunkától?*

Erre a következő a válaszunk:

Igaz, hogy az önként vállalt túlmunkával ugyanazt a munkát kell végezni, mint az elrendelt túlmunkában. Az is igaz, hogy az önként vállalt havi, plusz 50-100 óra fizikailag ugyanolyan fárasztó, mint az egyébként egyoldalúan elrendelt. Mégis van egy óriási különbség: *aki önként vállalja a rendes munkaidőn felüli munkát, az nyilván nem tartja sérelmesnek, mert a nagyobb jövedelem érdekében teszi.* Ezért nem érzi olyan terhesnek, sérelmesnek, mint az a dolgozó, aki szabad idejét családjával, szórakozással, pihenéssel akarja eltölteni és akarata ellenére kötelezik a túlmunkára. Az önként vállalt munkával ez utóbbi dolgozó szabadnapjait, heti pihenőnapjait, szabadságát váltják meg azok, akik erre önként vállalkoznak. Ezért tartjuk a túlmunka csökkentésére — az elengedhetetlen munkaszervezési intézkedések mellett — ezt a megoldást a leginkább járható útnak.

A központi vezetőség titkára ezután azokat a javaslatokat ismertette, amelyeket az elnökség ülésén pótlólag fogadtak el.

Az ipari jellegű üzemek, főnökségek, valamint az építési főnökségek részére a karácsony és újév közötti munkanapok előzetes ledolgozását a Vezérigazgatóság — felügyeleti szerve hozzájárulásával — eddig évente engedélyezte.

A termelési szünet tartása a dolgozók körében kedvező visszhangot váltott ki. Ez tükröződik a MÁV kollektív szerződés éves beszámolóiban is. Ugyanakkor bizonytalanság mutatkozott a termelési szünet ledolgozását illetően. *Felmerültek olyan túlzott igények is, hogy a termelési szünet időtartamára eső munkaidő a napi munkaidőt egy-egy*

(Folytatás a 3. oldalon)

Vontatási szakemberek veszprémi tapasztalatcseréje

A dízelmozdonyok üzemkészsége jobb az átlagosnál

A MÁV legnagyobb darabszámú, középteljesítményű vontatójárművei az M 43-as és az M 47-es dízelmozdonyok. Üzemkészségük eltérő az egyes szolgálati helyeken. Az köztudott, hogy a szombathelyi igazgatósághoz tartozó veszprémi körzeti üzemfőnökségen *a járművek üzemkészsége 50 százalékkal jobb az országos átlagnál.* Éppen ezért határozott úgy a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztálya, hogy a legeredményesebb főnökségen tartsanak országos tanácskozást a munkamódszerek megismerése, átvétele céljából.

Az április 15-én rendezett veszprémi konferencián megjelent *Görbicz Sándor*, a MÁV Vezérigazgatóság műszaki és gazdasági tanácsadója, valamint *Szabó Zoltán*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjének helyettese. Ott voltak a *budapesti*, a *miskolci*, a *pécsi* és a *szombathelyi* vasútigazgatóságok vontatási vezetői és a hozzájuk tartozó vontatási üzemegységek, főnökségek szakemberei. Képviseltette magát a *szolnoki* és a *szombathelyi* járműjavító is.

Az értekezleten elsőnek *dr. Gátay Szilárd*, a szombathelyi vasútigazgatóság csoportvezetője tartott előadást. Utána *Fekete István*, a veszprémi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének vezető mérnöke mondta el a követésre méltó gyakorlati tapasztalatokat. Elmondották véleményüket az egyes szolgálati helyek, valamint a nagyjavító bázisok képviselői is.

Elő- és utószezon is van

Használjuk ki jobban az üdülési lehetőségeket

Az elnökség április 21-i ülésén megtárgyalta az elmúlt évi üdültetésről szóló jelentést. E szerint 1982-ben SZOT, vállalati és hétvégi üdülésben a tagság 19,2 százaléka részesült. *SZOT és vállalati üdülőben összesen 30 169 vasutas és családtagja pihent.* Hétszázötvenkilencen vehettek részt külföldi hajó- és turistaúton.

A rendelkezésre álló SZOT és vállalati üdülési lehetőségeket — állapította meg az elnökség — sajnos nem használják ki a vasutasok teljes mértékben, *hiszen az elő- és utószezonra szóló üdülőjegyek egy része nem talál gazdára.* Több ezer forint megy így veszendőbe. Bár a fel nem használt jegyek száma kevesebb az 1981. évinél, mégsem lehetünk elégedettek. Az üdülési igények alaposabb felmérésével és az alapszervezetek egymás közti koordinálásával teljesebbé lehetne tenni az üdültetést.

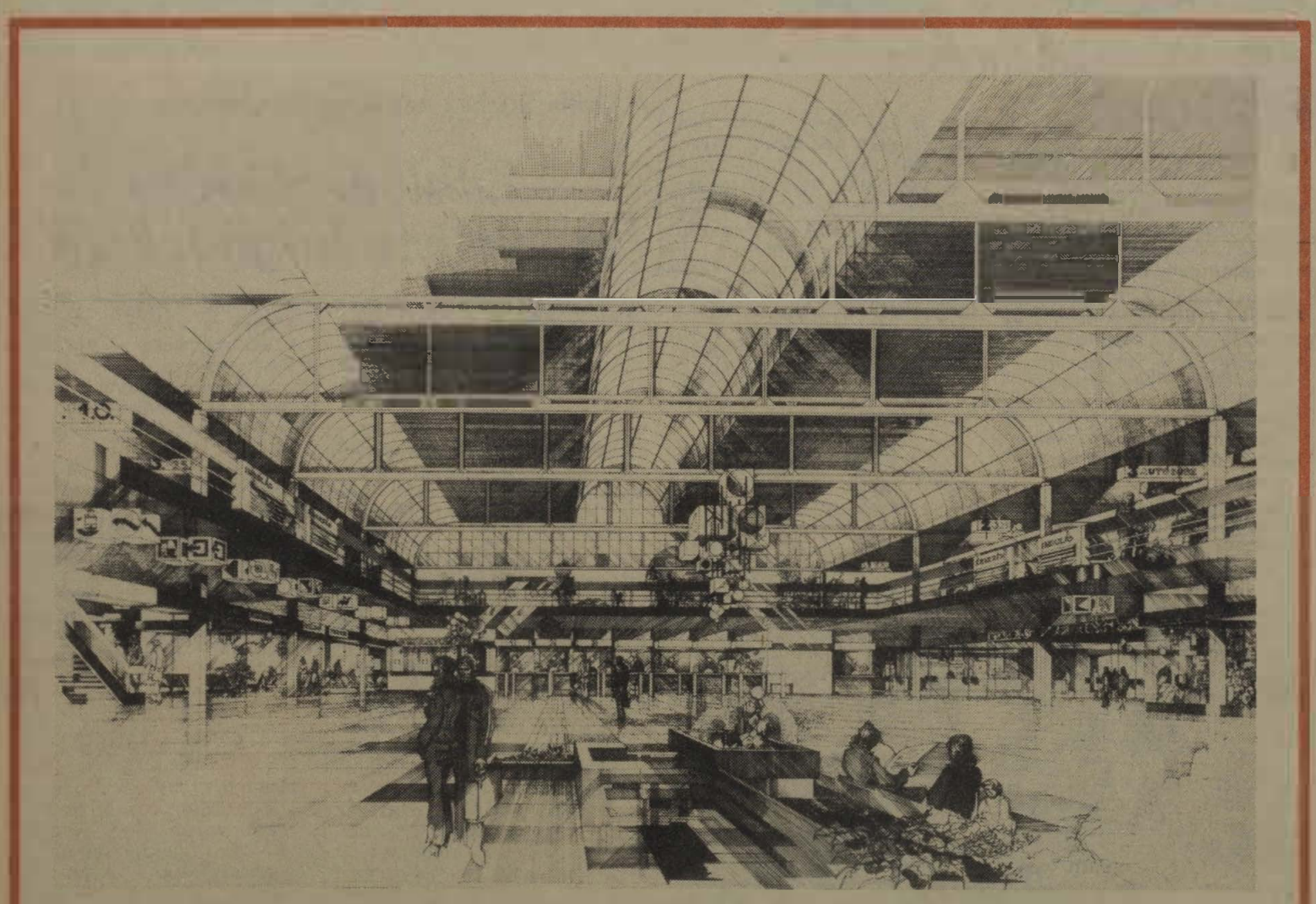
Tavaly 388 nyugdíjassal üdülhetett több, mint 1981-ben. Ebből kétszázan jutalomként kapták a beutalót. A korábbi évekhez képest 800-zal többen vehettek részt vállalati üdültetésben. Ennek lehetőségét a gárdonyi üdülő üzembehelyezése és az EBSÉ-vel, a hajdúszoboszlói üdülőre kötött szerződés teremtette meg.

SZOT szociálturisztikai üdülésben (Jugoszláviában, Olaszországban, Görögországban és Portugáliában) 145-en vettek részt. Sajnos a magasabb árak miatt szakszervezeti bizottságaink nem tudtak minden jegyet eladni.

Az elmúlt esztendőben SZOT és vállalati üdültetésben 4699 *vasutas gyermeke részesült.* Balatonkenesén, Kőszegen és Bodrogolaszban 3227 gyermek üdült. Az NDK-ban, Olaszországban, Szovjetunióban és Lengyelországban pedig 171 gyerek üdült cserealapon.

A testület a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselői képzés 1983/84. évi feladatait tartalmazó előterjesztést is megvitatta. A feladat-, illetve a tanfolyamterv részletesen taglalja azokat a tennivalókat, amelyeket a következő oktatási évad megkezdéséig az alapszervezeteknek el kell végezniök. A tömegpolitikai oktatás célja ugyanis az, hogy segítse a pártonkívüli szakszervezeti tagok szakmai, politikai és világnézeti ismereteinek gyarapítását. A tisztségviselők képzésénél pedig arra kell törekedni, hogy a különböző tanfolyamok részvevőit felkészítsék a tisztségükkel járó tennivalók elvégzésére.

Az elnökség a feladattervet elfogadta, ugyancsak elfogadta a MÁV jóléti és kultúrális alapja 1982. évi felhasználásáról készült, illetve az ez évi felhasználásra javasolt tervet is magába foglaló előterjesztést.



Ilyen lesz Rákospalota—Újpest állomás új utascsarnoka. A tervet a MÁVTI egyik, a Siraki Loránd vezette tervező kollektívája készítette **Riport az 5. oldalon**

MÁV—VOLÁN komplexbrigádok versenye

A szegedi igazgatóság területén 28 vasúti szolgálati helyen együttműködési szerződés alapján végzi a Volán a pályaudvari kocsirakományú áruk fel- és elfuvarozását. A két vállalat dolgozói közötti munkakapcsolat az elmúlt évek során munkaversennyé fejlődött. A komplexbrigádok tevékenyen hozzájárultak az áruszállítási feladatok sikeres teljesítéséhez.

A versengő brigádok munkáját a közelmúltban értékelték. Az éves versenyben *Gyula, Mezőtúr* és *Szentes*, míg a MÁV vezérigazgatóság és a Volán Tröszt által meghirdetett őszi forgalmi versenyben *Mezőkovácsháza, Kiskunhalas*, és *Orosháza* állomások komplex brigádjai bizonyultak a legjobbaknak.

Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatai

A központi vezetőség ülésén *Tolnai Ildikó* titkár, szakszervezetünk 1982. évi nemzetközi tevékenységéről és az 1983. évi programtervezetről szólva, elöljáróban utalt arra, hogy a szélsőséges imperialista körök által felfokozott hidegháborús légkör és alaptalan vádaskodás a nemzetközi szakszervezeti mozgalom fejlődésére is fékezőleg hatott. A kedvezőtlen külső hatások ellenére, szakszervezetünk nemzetközi kapcsolataiban nem következett be megtorpanás. Ellenkezőleg: *tovább nőtt az érdeklődés szakszervezetünk tevékenysége iránt.* Ezt igazolja, hogy a tőkés országokból várt 9 helyett, 17 delegáció látogatott hazánkba.

Kiegyensúlyozott külföldi kapcsolatok

A szocialista országokkal fenntartott kapcsolatainkat a kiegyensúlyozottság és a szinten tartás jellemezte. A múlt évben vezető szintű delegáció járt a csehszlovák vasutas-szakszervezetnél. A két szervezet vezetői 1970-óta csak nemzetközi fórumon találkoztak. A szovjet vasutas-szakszervezetnél tanulmányi delegációnk tett látogatást. Megegyezés született a két szakszervezet között, hogy versenyszerződést kötnek a *Moszkva—Budapest* közötti személyszállítás minőségi mutatóinak javítása érdekében.

Az európai szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek delegációi *Berlinben* üléseztek és a vasútüzemi energiafogyasztás csökkentését elősegítő szakszervezeti befolyás formáiról és módszereiről cserélték ki tapasztalataikat.

A múlt évben delegációcserére került sor a *Transporten Glas* (Bolgár közlekedési hetilap) és a *Magyar Vasutas* szerkesztősége között. A hagyományos kétoldalú kapcsolat keretében kölcsönösen tanulmányozták a vasutasok élet- és munkakörülményeit és a lapszerkesztéssel kapcsolatos módszereket.

Az arab országokkal kiépített kapcsolataink közül, szakszervezetünk vezető szintű delegációja a Szíriai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakmai szövetsége meghívásának tett eleget, rendkívül kritikus időszakban.

— A fejlett tőkés országok vasutas-szakszervezeteivel kapcsolataink megszilárdítására, a párbeszéd fenntartására törekedtünk. Változatlanul szívélyes és szilárd alapokon nyugvó a kapcsolatunk az osztrák vasutas-szakszervezettel. Az évenkénti határmenti találkozókat leszámítva az osztrák elnök, *Fritz Prechtl*, hosszú évek után először járt szakszervezetünk központjában és folytatott mélyreható eszmecserét *Koszorús Ferenc főtitkárral* a két vasutat érintő közös gondokról és a szakszervezeteink közötti együttműködés továbbfejlesztéséről. A tárgyalások eredményeként megállapodás született a két szervezet közötti ifjúsági delegációcserék lebonyolításáról.

Ugyancsak a kapcsolatok további bővülésének eredménye az osztrák vasutas-szakszervezet baloldali blokkja képviselőinek soproni látogatása.

Az osztrák vasutas-szakszervezet az elmúlt évben ünnepelte fennállásának 90. évfordulóját. A jubileumi ünnepségen szakszervezetünket vezetőszintű delegáció képviselte.

Az NSZK vasutas-szakszervezetével kapcsolataink hagyományosnak tekinthetők. 1982-ben 4 tagú vezetőszintű delegáció látogatott hazánkba, élén *Ernst Haar* elnökkel, aki első ízben járt Magyarországon. Az őszinte hangvételű tárgyalásokon felmerült a nemzetközi vasutas szemináriumok kérdése és munkájának érdemibbé tétele. A szakszervezeteink közötti kapcsolatok értékelésekor vendégeink hangsúlyozták e találkozók kapocs-szerepét, amely a nehezebb időszakokban is alapot teremthet egymás gondjainak fokozottabb megértéséhez, az európai béke és biztonság megóvásához. 1978 óta folyamatos a magyar és nyugatnémet ifjúsági delegációk kölcsönös látogatása.

Tanulmányi delegációk tapasztalatcseréje

Első ízben járt szakszervezetünktől tanulmányi delegáció a holland közlekedési szakszervezetnél. Nyilatkozatuk szerint nemzetközi kapcsolatunkban a kétoldalú találkozókkal szemben a nemzetközi tanácskozásokon való részvételt helyezik előnybe.

A Svéd Állami Alkalmazottak Szakszervezete vasutas szekciójával kapcsolataink változatlanul kifogástalanok, sőt az elmúlt évben még tovább is bővültek. A vasutas szekció stockholmi területi szervezete négytagú vasutas delegációt hívott meg a stockholmi skanzenben rendezett *„Magyar Hét”* alkalmából, azzal a kifejezett óhajjal, hogy tartós kapcsolatot kívánnak létesíteni szakszervezetünkkel.

Az olasz vasutas-szakszervezet és az irányítása alá tartozó szervezetek részéről változatlanul nagy az érdeklődés szakszervezetünk iránt. Az év elején központjuk tanulmányi delegációja és a bolognai szabadidő-szervezet küldöttsége járt hazánkban. Szakszervezetünk budapesti területi bizottságának küldöttsége az olasz vasutas-szakszervezet genovai szervezetét látogatta meg.

Több napot töltött hazánkban *Alphonse Tonneaux*, a belga vasutas-szakszervezet elnöke, *Georges Lanoue*, a francia vasutasszakszervezet főtitkára. A tárgyalások fő témája mindkét vendégünkkel a nemzetközi vasutas-szakszervezeti szemináriumok további sorsa, valamint a béke és leszerelés kérdésével kapcsolatos kerekasztal-konferencia összehívása volt.

Tapasztalataink szerint nyugati partnereink tisztelik, elismerik hazánk és a magyar szakszervezeti mozgalom eredményeit. A vasutas-szakszervezettel keresik a kapcsolatok újabb formáit.

Szakszervezetünk delegációi a múlt évben két nemzetközi tanácskozáson vettek részt: *a nemzetközi szövetség vasutas ágazati bizottság munkacsoportjának budapesti és a nemzetközi szövetség adminisztratív bizottságának bukaresti ülésén.* Ezeken az SZVSZ havannai és a nemzetközi szövetség damaszkuszi konferenciájának határozataiból adódó tennivalókról döntöttek.

Területi szakszervezeti bizottságaink földrajzi adottságaiktól függően aktív részesei voltak egyes nemzetközi programok lebonyolításának. Különösen nagy szerepük volt a határállomások közötti versenyek szervezésében.

A vasutas gyerekek külföldi csereüdültetése 1982-ben is a több éve kialakult gyakorlatnak megfelelően, a megkötött szerződések alapján történt. Szakszervezetünk balatonkenesei üdülőjében két héten keresztül *194 gyerek pihent Ausztriából, az NDK-ból, Lengyelországból, Olaszországból és a Szovjetunióból.* Külföldön 169 magyar gyerek nyaralt.

Szakszervezetünk nemzetközi kulturális kapcsolatai szintén kedvezően alakultak. Amatőr művészeti csoportjaink bemutatói nagy sikert arattak *Ausztriában, Csehszlovákiában, NDK-ban, Romániában,* a *Szovjetunióban* és *Törökországban.* Az együttesek műsorai kapcsolódtak a partner szervezetek által rendezett vasutasnapi programokhoz, a Kodály évfordulóhoz és más, helyi kulturális eseményhez.

Mértéktartó propagandamunka

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) rendezvényein szakszervezetünk aktívan részt vett. Az USIC elnökségi ülését az NSZK-ban rendezték. A nemzetközi pontversenyben eredményesen szerepelt országok munkáját elismerő diploma átadására Franciaországban került sor. A szocialista országok konzultatív tanácskozását, amelynek a célja az álláspontok egyeztetése és a vezető tisztségviselők funkciójukban való megerősítése volt, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság fővárosában tartották. Az USIC finnországi kongresszusán szakszervezetünk sportszerveit jegyzőkönyvi dicséretben részesítették több sportrendezvény színvonalas megszervezéséért.

Nemzetközi propagandamunkánkat a mértéktartás és a valóság reális bemutatása jellemezte. A külföldre utazó delegációk tagjait, valamint a hozzánk látogató küldöttségeket a kellő tájékozottsághoz szükséges információkkal elláttuk. Nemzetközi propagandánk szerves részét képezték a külföldi csoportok részére tartott tájékoztatók.

A SZOT Szociálturisztikai Irodájának szervezésében *6 országból 278 vasutas tett látogatást a vasutas-szakszervezetben.* A csoportokat központunk vezető munkatársai tájékoztatták a vasút és a vasutas-szakszervezet tevékenységéről.

Lehetőségeinkhez mérten ebben az évben is eleget tettünk nemzetközi szolidaritási kötelezettségünknek A szolidaritási akciók keretében 2,6 millió Ft értékű bélyeget vásároltak a vasutasok.

Szeptember 1-én, a *„béke napján”* számos vasúti szolgálati helyen tartottak röpgyűlést és csatlakoztak az SZVSZ felhívásához. Például a szolnoki, a nyíregyházi, a debreceni és püspökladányi csomópontokon megtartott békegyűléseken több mint háromezer vasutas dolgozó vett részt.

Szakszervezetünk 1982-ben is méltó módon képviselte külföldön a magyar szakszervezeti mozgalom álláspontját. A nemzetközi szervezetekben teljesítette a rábízott feladatokat, további elismerést és megbecsülést szerzett. Tovább erősödtek és fejlődtek a két- és többoldalú kapcsolataink mind a szocialista, mind pedig a más irányzatú baráti szervezetekkel.

Új-Zéland vasútjai

Szakszervezetünk három évvel ezelőtt a belgiumi vasutas szemináriumon került kapcsolatba az új-zélandi mozdonyvezetők szakszervezetének főtitkárával, *Dick Williamssal.* A távoli földrész szakszervezeti vezetője, azóta már kétszer járt hazánkban. Legutóbb április 20-án, angliai tartózkodását megszakítva kereste fel szakszervezetünket, ahol találkozott *Koszorús Ferenc* főtitkárral. A vendég cikket is hozott magával, melyben az újzélandi vasutakról és szakszervezetük munkájáról ad rövid tájékoztatást.

Új-Zéland területe 269 ezer négyzetkilométer. Lakóinak száma 3 millió. Fővárosa *Wellington.* Az ország első vasútvonalát *Christhurch* és *Ferrymead* között 1863-ban nyitották meg.

Ma az új-zélandi vasúthálózat hossza 4807 kilométer. Az állami vasútigazgatóság ezenkívül mintegy 8000 kilométer hosszú úthálózatot, s egy kompjáratot is üzemeltet a Cook-tengerszoroson át Wellington és Piston között.

A villamosított vonalak hossza aránylag kevés, mindössze néhány száz kilométer. A vontatást a dízelüzem jellemzi. A városok közötti személyforgalomban kedveltek a motorvonatok. Ezek jelentős részét a magyar ipar gyártja részünkre. *Legutóbb 44 luxuskivitelű motorvonatot vásároltunk* a Ganz-MÁVAG-tól. Ezeket a főváros környékén helyeztük üzembe.

Dick Williams

A vasútvonalakra általában jellemző, hogy nehéz terepen épültek. A vasúti hidak, viaduktok együttes hossza közel 100 kilométer. A leghosszabb vasúti híd 1,74 kilométer hosszú a legmagasabb 97 méter magas. Az alagutak száma 180, hossza 80 kilométer. A leghosszabb alagút 8,83 kilométer.

Az új-zélandi vasutasok négy szakszervezetbe tömörülnek. Minden munkaviszonyban álló dolgozó számára kötelező a szakszervezeti tagság. A mozdonyvezetők szakszervezete a kisebbek közé tartozik. *Taglétszáma 2000.* Ez év októberében ünnepeljük szakszervezetünk fennállásának 75 éves jubileumát. Az ünnepi megemlékezésen kívül több programot is tervezünk, hogy méltóképpen megünnepelhessük ezt a szép jubileumot. Van egy 95 éves alapító tagunk is.

Úgy gondolom, hogy a magyar vasutas kollégák arra is kíváncsiak, mi foglalkoztatja a mi mozdonyvezetőinket és bennünket, szakszervezeti vezetőket.

Három nagy problémánk van. Első helyen említeném azt, hogy nálunk hárman tartózkodnak a mozdonyon. A mozdonyvezető, a segédkezelő és a vonatvezető. *Az igazgatóság a segédkezelői beosztást meg akarja szüntetni. Mi ezzel nem értünk egyet.*

A másik probléma: a kormány háttérbe szorítja a vasúti közlekedést és a vasúttal szemben a közútat jobban támogatja. Ezzel a többi szakszervezet nem ért egyet.

A harmadik problémánk a bérekkel kapcsolatos. Új-Zélandban teljes bérbefagyasztás lépett életbe. 1981. novemberében volt utoljára béremelés. Azóta az árak 15,2 százalékkal emelkedtek. Most a szakszervezetek kampányt indítottak és követelik a konzervatív kormánytól, hogy a béreket mielőbb emeljük.

Befejezésül szeretném megragadni az alkalmat arra, hogy szakszervezeti tagságunk nevében köszöntsem a magyar vasutasokat, kívánom, hogy feladataik teljesítésében érjenek el újabb sikereket.

Szórakoztató műsor nyugdíjasoknak

Szolnokon, a vasutasok művelődési házának kultúrtermében a nyugdíjas csoport vezetősége szórakoztató műsort rendezett. A megjelenteket a körzeti üzemfőnökség vezetője köszöntötte, majd a kétórás műsorban fellépő művészek: *Lórán Lenke, Ambrus Kiry, Aradszky László* és *Szegedi Molnár Géza* szórakoztatták a közönséget.

A műsor után a szocialista brigádok megvendégelték a nyugdíjasokat. A körzeti üzemfőnökség utazó szocialista brigádjai ugyanis elhatározták, hogy a kommunista műszakokért kapott több mint 84 ezer forintot a nyugdíjasok megvendégelésére és az arra rászorulók segélyezésére fordítják.

Itt az SZVSZ-rádió!

A szakszervezetek harci eszközeinek sorában az írásos anyagok mellett rendkívül fontos szerepet játszik az élő, emberi szó. Az egyes emberhez vagy az emberek kisebb-nagyobb csoportjához intézett meggyőző erejű beszéd a mozgósításnak, az agitációnak, a propagandának és a nevelésnek ma is elsőszámú, semmi mással nem helyettesíthető módszere.

A szakszervezeti mozgalomnak ez a régi felismerése vezette a *Szakszervezeti Világszövetség vezető testületét ahhoz a döntéshez, hogy prágai székhelyéről rendszeresen műsort sugározzon az éter hullámain a világ minden tájára.* A döntés mindenképpen időszerű volt, hiszen a 206 millió dolgozót tömörítő legnagyobb világszervezet nem mondhat le egy olyan fontos tömegtájékoztatási eszközről, mint a rádió.

Az *„SZVSZ Rádió”* 1981 áprilisában kezdte meg adásait a Prágai Rádió közvetítésével. A programokat hetenként kétszer sugározzák rövidhullámon angol, arab, cseh, francia, német, olasz és spanyol nyelven.

A műsorok rendkívül változatosak. Rendszeresen hangzanak el tájékoztatók az SZVSZ Titkárságának tevékenységéről, a legjelentősebb világpolitikai eseményekkel kapcsolatos SZVSZ álláspontról. Riportok hangzanak el a különböző országok dolgozóinak élet- és munkakörülményeiről, az ottani szakszervezetek érdekvédelmi munkájáról és harcairól, az egyes nemzetközi szervezetek és intézmények tevékenységéről.

Az eltelt két év alatt az „SZVSZ Rádió” a szakszervezeti szabadságjogokért és a szakszervezeti jogokért küzdők nemzetközi fórumává vált. Az adások egyben lehetőséget adnak arra, hogy közéleti és szakszervezeti személyiségek, aktivisták kifejthessék véleményüket a nemzetközi szakszervezeti mozgalom aktuális kérdéseiről.

A programok szerkesztői a műsortémák összeállításánál messzemenően támaszkodnak a hallgatók leveleiben közölt javaslatokra.

(Baranyai)

Lenin születésnapja tiszteletére

Kommunista szombat Záhonyban

Április 9-én kommunista szombatot tartottak Záhonyban, *Lenin születésnapja tiszteletére.* Az üzemigazgatóság vasutasain kívül szovjet és csehszlovák vasutasok is — összesen ötszázan — részt vettek a munkában.

A brigádok a vendégekkel együtt áruátrakással foglalkoztak, de jutott munkaerő a Barátság park felújítására, a ZVSC pálya füvesítésére, a munkahelyek környékének csinosítására. Felújították a MÁV-óvoda és bölcsőde játékait is. A község lakói utcákat, tereket fásítottak, parkosítottak.

A vendégek délután megtekintették Eperjeske átrakó pályaudvart, majd Kisvárdára utaztak városnézésre. *Az üzemigazgatóság dolgozói elhatározták, hogy a műszakért járó pénzt a rokkant vasutasok segítésére fordítják.* A három ország vasutasai április 16-án Csapon, 23-án pedig Ágcsernyőn találkoztak és végeztek munkát hasonló célból.

Szőgyényi Bertalan

A kommunista szombat résztvevőinek egy csoportja vagonkirakást végez

A Thália Színház művészei Dombóváron

Jutalom-előadás szocialista brigádoknak

Szokatlanul népes küldöttség várta április 14-én Dombóvár állomáson az 1904. sz. gyorsvonatot. Amikor a gyors az ötödik vágányon megállt, s felharsant a jól ismert szignál, már csak az utasok csodálkoztak, amikor a hangosbemondón a következő szöveg hallatszott: *„Szeretettel köszöntjük a Thália Színház művészeit.”*

A különkocsiból egymás után szálltak le az ismert művészek: *Esztergályos Cecília* érdemes művész, *Schubert Éva, Bitskei Tibor, Mikó István, Incze József, Gálvölgyi János* és a többiek. Az 516. sz. Udvari Vincze Szakmunkásképző Intézet ifjúgárdistái szegfűcsokorral kedveskedtek a művészeknek. Azután minden menetrend szerint zajlott. A művelődési ház négyszáz személyes színháztermében minden helyet elfoglaltak a pécsi igazgatóság területéről érkezett vasutas szocialista brigádok képviselői, hogy megtekintsék a Thália Színház művészeinek előadását.

Az előadásnak amolyan jutalom jellege volt, amit a MÁV vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége közösen szervezett az *oklevél elismerésben részesült* pécsi igazgatóság munkaversenyben élenjáró szocialista brigádjai részére.

A műsor Váci Mihály: *Szabadság, tégy gazdaggá minket,* és József Attila: *Március* című költeményeinek előadásával kezdődött, majd a zenés, humoros számok következtek. A közönség nagy tapssal hálálta meg a művészek produkcióit.

Krajczár Antal

KIÁLLÍTÁS

Hazánk felszabadulásának 38. évfordulója tiszteletére a szegedi vasutas képzőművészeti kör tagjainak alkotásaiból április 5-én kiállítás nyílt Szegeden, a vasutas-szakszervezet Petőfi Sándor Művelődési Házában. A kiállítás anyagát nagyszámú érdeklődő tekintette meg.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

Kitüntetések május 1. alkalmából

A SZOT Elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából, több évi eredményes munkájuk elismeréseképpen Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket adományozott. A vasutasszakszervezet tisztségviselői, aktivistái közül 75-en kapták meg a Szakszervezeti Munkáért arany és ezüst fokozatát.

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta: Árpataky Mátyás, a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi és gazdasági oszt. pol. munkatársa; Baranyai Zoltán, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, nemzetközi csop. vez.; Balogh Lajos, a miskolci TSZB tagja, a MÁV Miskolci Ig. csop. vez.; Bónis Lajos, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, a GySEV Ig. oszt. vez.; Both Ernőné, a székesfehérvári JJ. Üzem szb. nőbizottság vez., munkaügyi ügyint.; Botló Sándor, Komárom KÜF szb. tagja, raktárvez.; Csaba Mihály, a Balassagyarmati Szertárfőn. szb. tagja, szertárfőnök; Dr. Garamvölgyi Károlyné, az Utasellátó Váll. Pécsi Ig. szb. tagja, személyzeti előadó; Geiger Péter, a MÁV Géptelep Főn. szb. titkár; Markó Barna, a MÁV Miskolci Pft. szb. titkár; Major Elemér, a MÁV Veszprémi Pft. Főn. szb. titkára, belső ellenőr; Orosz Rudolf, a pécsi Tszb tagja, a Pécsi KÜF. villanyszerelő csop. vez.; Papp József, a Dunkeszi JJ. üzemi szb. tagja, emelőgép ügyint.; Harangi Albert, a Debreceni Ig. szb. titkára, ügyint.; Hajas Endre, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, szombathelyi Tszb titkára; Hegedüs Gyula, a Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. szb. főbizalmi; Farkas Sándor, a Szegedi KÜF. szb. tagja, utazómozdony felvigy.; Ferenczi Gyula, Dombóvári KÜF. szb. munkavédelmi felügyelő, TMK. csop. vez.; Kakuszi Béla, Szeged Tszb. Szvb. elnöke, Szeged Ig. csop. vez.; Keczkó Ferenc, debreceni Tszb tagja, mozd. vez.; Kapus János, a Püspökladányi KÜF főbizalmija, mozdonyvez.; Kelemen Ferenc, debreceni Tszb, nyugdíjas munkatársa; Dr. Lugosi József, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, szegedi Tszb titkára; Pásztor Ferenc, a MÁV Építési Géptelep Főn. szb. tagja, motorkez. csop. vez.; Reményi Sándor, a Debreceni Építési Főn. főbizalmi, asztalos: Sebők György, a Székesfehérvári KÜF főbizalmi, kocsiintéző: Siklósi László, Miskolci JJ. Üzem szb. titkára: Szalai László, Veszprémi KÜF szb. tagja, esztergályos; Timár István, Miskolci KÜF főbizalmi, raktárnok; Varga László, Székesfehérvár KÜF szb. titkára; dr. Veress László, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, a MÁV Szegedi Területi Eü. Közp. igazg. főorvosa.

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetést kapta: Angyal Tamásné, a budapesti Tszb nyugdíjelőkészítő szakbiz. vez., a MÁV Balparti Biztosítóberend. Fenntart. Főn. tudakozó-kezelő; Bárdos Antal, a MÁV Vezérig. és a Vasutasok Szakszervezete közp. nyugd. csoport gazdasági felelőse; Békei János, Bp. Ferencváros KÜF szb. elnöke, utazó mozdonyfelvigy.; Bujtás Károly, Landler Jenő JJ. Üzem szb. közgazd. biz. vez., oszt. vez.; Betlehem István, pécsi Tszb pol. munkatársa; Dr. Bernáth Gabriella, a Vasútegészségügyi Szolgálat szb. tagja, a MÁV Orvosszakértői Int. igazgató főorvosa; Benczédi Mihályné, a MÁV Vezérig. szb. tagja, ügyint.: Buczkó Imre, az Utasellátó Váll. szb. munkavédelmi felügyelő, rendész; Bullás Sándorné, a Szegedi KÜF vontatási telep számvizsg. biz. elnöke, ügyviteli alkalm.; Dr. Dankó Ildikó, MÁV Kórház és Központi Rendelőint. főbizalmija, rheumatológus szakfőorvos; Csányi Ferenc, Füzesabony KÜF szb. titkára, miskolci Tszb. tagja; Csőke Józsefné, a Debreceni KÜF szb. számvizsg. biz. elnöke, raktárnok; Csajbók József, a Szolnoki KÜF főbizalmija, asztalos csop. vez.; Dr. Gyöngyösi Róbert, a Debreceni Tszb. tömegpol. oktatási propagandistája, nyugdíjas; Homonovszki József, a Pápai Pft. Főn. szb. titkára, előmunkás; Hernádi Zoltán, a Debreceni JJ. Üzem szb. TT. elnöke, pénzügyi oszt. vez.; Dr. Hunyadi Erzsébet, a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Oszt. vez. h.; Himberger Józsefné, a Vasutasok Szakszervezete Társadalombizt. Oszt. főelőadója, szb. tag; Dr. Keszei István, a Vasutasok Szakszervezete számvizsg. biz. tagja, a MÁV Vezérigazgatóság oszt. vez.; Molnár Zoltán, a Győri KÜF szb. pol. munkatársa; Morvai István, a Miskolci Szertárfőn. szb. titkára, raktárkezelő; Németh Gyula, a Celldömölki KÜF főbizalmija, fuvarszervező; Németh Sándor, a MÁV Központi Orsz. Osztószert. Főn. szb. kultúr. agit. propg. biz. vez. szertárfőnökh.; Józsa József, a MÁV Tisztképző Int. szb. titkára, szakoktató; Józsáné László Ilona, a Pécsi Tszb. tagja, Pécs KÜF munkavéd. csop. vez.; Kovács Bertalan, a miskolci Tszb. közgazd. biz. tagja, Miskolci KÜF művezető; Kerbolt József, a Dombóvári Építési Főn. szb. oktatási biz. vez., személyzeti vez.; Kis Ferenc, Bátaszék Üzemfőn. szb. elnöke, mozdonyvez.; Keglovics István, a GySEV Ig. szb. gazd. biz. vez., csoportvez.; Kerekes László, az Északi JJ. Üzem szb. tagja, szikraforgácsoló; Farkas László, a Vasutasok Szakszervezete kultúr. agit. prop. és sportoszt. oszt. vez. h.; Fogarasi Rozália, Bp. Nyugati KÜF szb. üdülési felelőse, munkaügyi ügyint.; Fekete János, a Miskolci Épület- és Hídfenntart. Főn. szb. agit. prop. felelőse, építésvez.; Fórián Sándor, a Püspökladányi KÜF szb. pol. munkatársa; Pintér Gézáné, a Kiskunhalasi Pft. Főn. szb. elnöke, munkaügyi csop. vez.; Simon Miklós, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, a Szombathelyi BFF, szb. agit. prop, felelőse, művezető; Szamosközi István, a Szentesi KÜF szb. tagja, motorvez.; Tuba Józsefné, a Budapesti Tszb. szoc. pol. biz. tagja, a Budapesti Ig. ügyint.; Tóth János, Záhony Vont. Főn. szb. agit. prop. biz. vez., villanyszerelő; Treszka Zoltán, Záhony állomásfőn. szb. titkára; Takács Imréné, a pécsi Tszb. segélyezési albiz. tagja, a MÁV Építési és Hídfenntart. Főn. Kaposvár IX. sz. Ép. vez. kertészei, dr. Rétfalvi Sándor, a Vasutasok Szakszervezete Jogi Iroda nyugd. jogtanácsosa; Varga Józsefné, az Utasellátó Váll. vszb. titkárai, Váczi János, a Landler Jenő JJ. Üzem szb. titkára.

Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerésben 259-en részesültek.

A MÁV kollektív szerződés módosítása

(Folytatás az 1. oldalról)

órával meghosszabbítva teljesítsék.

Erre a jogszabály nem ad lehetőséget! De a vonatkozó rendeletek betartása mellett az év végi termelési szünet évenkénti engedélyezése is szükségtelen. Ezért az érdekelt építési főnökségeket, ipari üzemeket és fatelítő főnökségeket a kollektív szerződésben tervezzük felhatalmazni, hogy az év végi termelési szünet megtartásának feltételeit és a ledolgozás módját — a felsőbb jogszabályok alapján — *helyi függelékükben, saját maguk szabályozzák.*

Elfogadott javaslatok

A végrehajtás ellenőrzésének tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy *a középvezetők szinte valamennyi területen a javasolt mértéknél kisebb bérfejlesztésben részesültek.* Mivel a hatékonyabb munkavégzés elismerésére további bérfejlesztési forrás nem áll rendelkezésre; *célhoz kötötten, a részesedési alapból tartjuk szükségesnek és lehetségesnek e munkakörökben dolgozók kereseti viszonyainak javítását.*

Erre azért látunk lehetőséget, mert a MÁV már 1982-ben is a részesedési alap terhére, az előjelzettnél jóval magasabb nyereségági fejlesztési alapot tudott képezni. *Hasonló helyzet elkerülése érdekében javasoljuk, hogy a MÁV 1983-ra a tartalékai figyelembevételével előterjesztett 560 millió forint részesedési alapját, a nyereségági fejlesztési alap terhére, további 10 millió forinttal* egészítse ki, melyet 1983. július 1-től a középvezetői prémiumkeret növelésére kell fordítani.

— A tájékoztatóban szereplő módosítási javaslatokkal kapcsolatban szeretném hangsúlyozni, hogy a viták során elhangzottakra általában gazdasági helyzetünk, lehetőségeink figyelembevétele, józan mértéktartás volt a jellemző — folytatta. — *Mégis számos olyan, béralapot érintő javaslat is elhangzott, amelyek jogos igényeken alapulnak, azonban anyagi fedezet hiányában nem valósíthatók meg.* Az ez évre rendelkezésre álló bérkeretet ugyanis már februárban elosztottuk és részben felhasználtuk. Mivel a munka szabályai többé-kevésbé valamilyen ellenértékhez kapcsolódnak, hasonló problémával a kollektív szerződés elkészítése és módosítása során mindig találkozhatunk. A vállalati bérszabályozás eddigi keretei között, számos ilyen kérdést, az alapbérek elfogadható mértékű fejlesztése mellett oldottunk meg. *Az 1983-tól érvényes szabályozórendszer azonban az éves bérfejlesztési lehetőségeket nagymértékben korlátozza. Éppen ezért a kialakult — ellentmondásos — helyzetben a jövőben úgy szeretnénk változtatni, hogy a bérfejlesztési keretek felosztása időben és együtt történjen a kollektív szerződés módosítására vonatkozó javaslatok elbírálásával.* Így a testületeknek lehetősége lesz olyan bérigényes módosító javaslatok megvalósítására, mint amilyen például az utazó dolgozók túlórapótlékának emelése.

Javaslatunk megvalósítása azt jelentené, hogy az 1984. évi bérfejlesztést már a kollektív szerződés módosításának elfogadása után és 1984 — majd ezt követően minden év — április 1-től hajtanánk végre. Így a kollektív szerződési szabályok megváltoztatásának bérfedezete — természetesen a testület döntésétől függően, a rendelkezésre álló keretek között és más bérfejlesztések terhére —, de biztosítható.

Néhány fontosabb, elfogadásra javasolt, illetve nem javasolt módosítási előterjesztéshez, Szemők Béla a következő szóbeli kiegészítést fűzte:

— A múlt évi módosítást tárgyaló központi vezetőségi ülésen a vasút gazdasági vezetői ígéretet tettek: *mielőbb megoldást keresnek arra, hogy a forduló szolgálatos és utazó dolgozók részére, havonta legalább egy alkalommal, a kollektív szerződés kötelező előírása alapján biztosítsák a szombat-vasárnapi szabad időt.* Ennek teljesítését jelenti a 35. § előterjesztett módosítástervezete, amelyet a viták során tett észrevételek alapján tovább finomítottunk, olyan értelemben, hogy a dolgozók kimutatható beleegyezése alapján ez más napokon is kiadható. Tudjuk, hogy e módosítás végrehajtása — elfogadása esetén —, egyes üzemfőnökségeknél a munkáltató részéről igen nagy erőfeszítéseket fog igényelni. *Mégis, ha komolyan vesszük, hogy nem halasztható tovább a vasúti munka humanizálása, akkor nem várhatunk e jogos igényt képviselő szabály beiktatásával.*

A havi egyszeri bérfizetés bevezetésének indokoltságát a vasút gazdasági vezetői már megfelelően részletezték. Én ezzel kapcsolatban most csak arra szeretném emlékeztetni a központi vezetőséget, hogy szakszervezetünk legutóbbi kongresszusán mi így értettük meg a Vezérigazgatósággal, hogy konkrét intézkedéseket tesz az adminisztratív munka csökkentésére. A havi egyszeri bérfizetésre történő áttérést is ennek érdekében tett jelentős lépésként kell értékelnünk.

Nem értünk egyet azokkal a javaslatokkal, amelyek a közlekedési végrehajtó munkakörökben a havi munkaidőkeretet negyedévre kívánják módosítani. Ez a módosítás a dolgozókra nézve hátrányos volna: tovább növekedne leterhelésük egyenlőtlensége és csak negyedévenként kerülne sor túlmunkájuk elszámolására, illetve kifizetésére. A szakszervezet nem támogatja az ilyen javaslatokat.

A MÁV Vezérigazgatóság beszámolóját és Szemők Béla szóbeli kiegészítőjét a vitában elhangzott észrevételekkel elfogadta a testület.

Ésszerű munkamegosztást

Ezután a vasutas-szakszervezet művelődési intézményhálózatának helyzetét átfogóan elemző előterjesztéshez ugyancsak *Szemők Béla* titkár fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy művelődési intézményeink napjainkban nehéz helyzetben vannak, hiszen megváltozott a vasutasok életmódja, és a szabad időt sokan a háztáji gazdaságban töltik. Sok az ingázó vasutas is, akik munka után igyekeznek haza, a családhoz. Emiatt a művelődési házak rendezvényeit kevesebben látogatják.

De az intézmények munkájának is vannak fogyatékosságai. Például még nem sikerült elég hatékonyan a munkahelyi művelődési, gazdasági és politikai feladatok szolgálatába állítani a művelődési otthonokat. *Az alap- és középszervek véleménye szerint az intézményhálózat továbbra is a szakszervezeti mozgalom perifériáján helyezkedik el.* A gondokat növeli, hogy nagymértékben csökken az intézmények támogatásának összege. A vasutas művelődési házak a már kiépült tanácsi intézményhálózattal sem versenyezhetnek; *az ésszerű munkamegosztás a cél.*

Az előterjesztés rámutat arra is, hogy intézményeinknek az általános műveltséget és a szórakoztatást szolgáló programok mellett a munkahelyi művelődés, a termelés és a közéletiség segítésére kell törekedni. A fokozottabb politikai érdeklődés kielégítése is az intézmények feladata lenne. A megváltozott körülményekhez való rugalmasabb alkalmazkodás, a dolgozók igényeinek kielégítése azért is fontos, mert az intézmények kiadásainak 46 százalékát a vasutasok jóléti keretéből fedezzük.

Néhány csomóponton nincs meg az összhang a művelődési otthonok igazgatói és az szb függetlenített munkatársai között. Az agitációs és propagandamunkába nem vonják be az intézményeket, és operatívan beavatkoznak a művelődési házak szakmai, módszertani gyakorlatába, pedig ahhoz a szakalkalmazottak jobban értenek.

Szemők Béla hangsúlyozta, hogy a csökkentett támogatás ellenére az intézmények megtartják jelenlegi kategóriájukat, ha növelik saját bevételeiket, vagy ha sikerül közös fenntartásba venni őket. Az intézményeket a támogatás szempontjából jelenleg két csoportba soroljuk. Az elsőbe a szintentartó intézmények kerültek, a másodikba azok, amelyek számára nem tudjuk biztosítani a korábbi támogatást.

A harmadik napirendi pont keretében *Tolnai Ildikó* titkár tájékoztatta a központi vezetőséget szakszervezetünk 1982. évi nemzetközi munkájáról és az ez évi feladatokról. *(A tájékoztatót lapunk 2. oldalán ismertetjük.)*

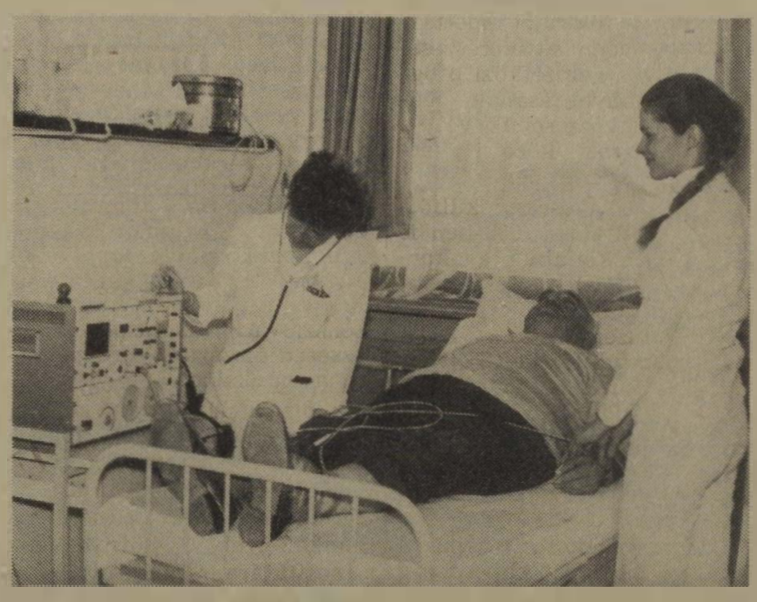
A központi vezetőség napirendjén szerepelt még a vasutas-szakszervezet, és a $^1/_2$ százalékos ÖTA 1982. évi gazdálkodásról, valamint a vasutas társadalombiztosítás 1982. évi mérlegbeszámolójának főbb adatait tartalmazó beszámoló. A testület ezeket az előterjesztéseket is elfogadta.

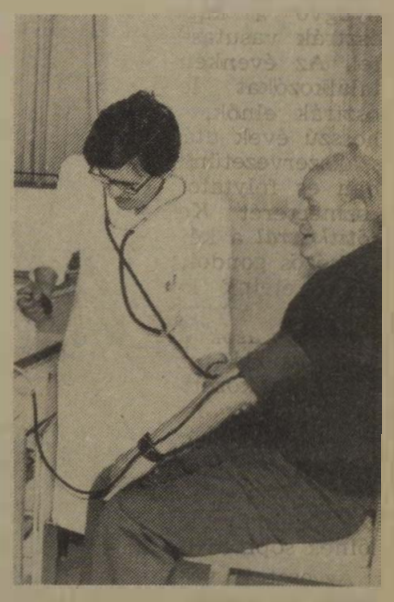
A szívbetegek gyógyhelye

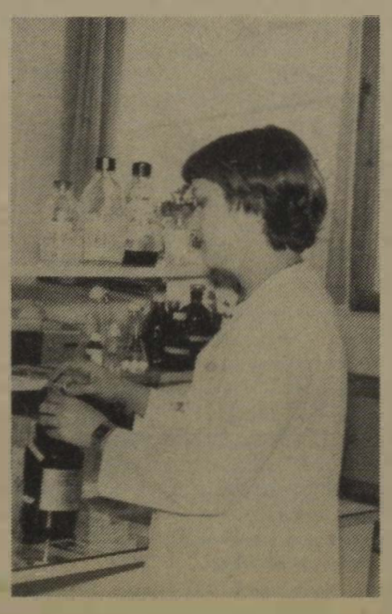
Balatonfüreden, a Szabadság út 1. szám alatt, földszintes, kertes házak övezetében épült a MÁV Szívszanatórium. A négyemeletes épület falai között egyidőben 88 szívinfarktusos utókezelésre beutalt beteget gyógykezelnek az intézmény orvosai, ápolói. Ez a korszerűen felszerelt egészségügyi létesítmény 1977. óta fogad betegeket. Építéséhez a félszázalékos ÖTA 7 millió forinttal járult hozzá.

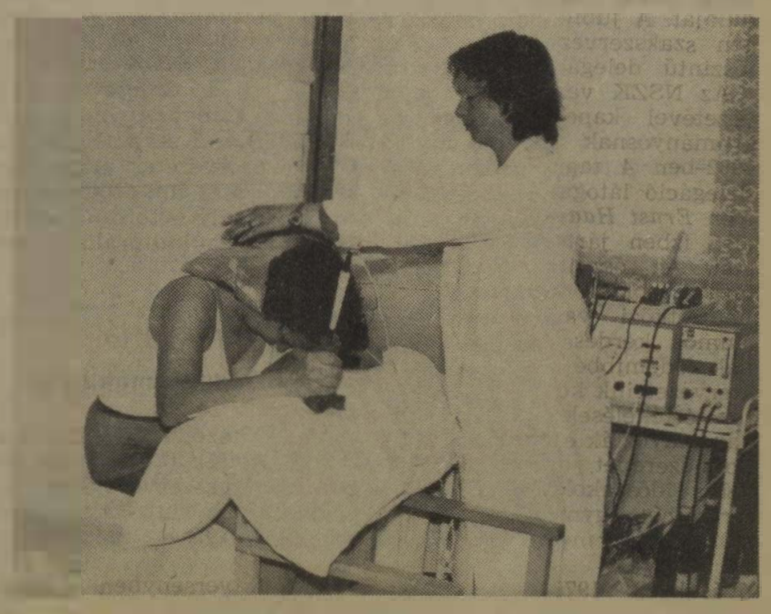
Képriportunk a szanatórium gyógyító munkájába nyújt betekintést.

(Fotó: Laczkó Ildikó)









Munkafegyelem nélkül nincs érdekvédelem

A félidős beszámolók tapasztalatai Püspökladányban

A szakszervezeti bizalmi csoportok, alapszervezetek országszerte ezekben a hetekben értékelik a kongresszusi határozatok félidős végrehajtásának tapasztalatait. A szakszervezeti bizottságok nincsenek könnyű helyzetben. A minap Püspökladányban, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságán is ezt erősítették meg. Elmondták, hogy a bizalmiaknak a múlt évi munkáról történő beszámolója közvetlenül a termelési és szocialista brigádvezetői tanácskozások, az üzemi demokráciára vonatkozó határozatok megvitatása után került, illetve kerül sor a félidős értékelésre.

Nehéz a helyzet

— Az egymást követő fórumok valóban nehéz helyzetet teremtettek, hiszen az alig két-három hónapra összezsúfolt rendezvényeken a legkörültekintőbb előkészítés esetén se lehetett a mondanivalókban az átfedéseket teljesen megszüntetni — kezdi a beszélgetést *Vaál János* szb-titkár. — Amikor már harmadszor, negyedszer hallották a dolgozók, hogy az elmúlt évi 1 millió 60 ezer tonnával szemben 1 millió 162 ezer tonnát szállítottunk, azt mondták: *„ezt már hallottuk; ha nincs egyéb mondanivalótok, miért nem hagytok inkább dolgozni bennünket"*? Éppen ebből a meggondolásból, a félidős értékelésnél mi a munkafegyelemre koncentráltunk. Nemcsak azért, mert a kongresszusi határozatok is a fegyelmezettebb munkára való törekvést jelölték meg egyik legfontosabb teendőnek, hanem azért is, mert az egyik legnagyobb belső tartalékunkat is a munkafegyelem javításában látjuk.

— Nem mondom, hogy minden célkitűzést elértünk, amit magunk elé tűztünk, de eredményeinket értékeli a tagság — folytatta —. Sokan meglepődtek, amikor úgy véleked-tünk: *annak eldöntése, hogy melyik vágányra kell két üres kocsival több, vagy melyik brigád javítsa a dízelmozdonyokat és a motorkocsikat, nem az szb, még kevésbé a titkár dolga.* Foglalkozzanak ezzel a gazdasági vezetők. Nekünk az érdekvédelemre kell a hangsúlyt helyezni. Hogy mi köze ennek a munkafegyelemhez? Nagyon is sok. *Fegyelmezett munka nélkül nincs érdekvédelem.* Ahová a munkafegyelmi problémák miatt sokat ki kellett járnunk, ott a szakszervezeti munkával, de a munkahelyi demokrácia érvényesülésével is sok baj volt. Például egy ideig Fegyverneken a szabálytalan munkaidő-megszakítás alkalmazása miatt rossz volt a dolgozók hangulata. Amikor vizsgáltuk az okot, nem derült fény a hiányosságokra, senki nem mert véleményt mondani. Végül mégis rájöttünk: *az állomásfőnök hamar elfeledkezett magáról, s gyakran terrorizálta az ott dolgozókat.* Azóta új vezető van Fegyverneken, s a hangulat is megváltozott.

Azt már Vaál János munkatársától, *Fórián Sándortól* tudom, hogy nem sokkal a körzeti üzemfőnökség megalakulása után vétó jogával is élt a szakszervezeti bizottság. Püspökladányban a forgalmi utazók vezénylése körül voltak problémák. Emiatt úgy megromlott a hangulat a dolgozók és vezetők között, hogy néha szikrázott a levegő. *Abban az időben ezek a dolgozók nem bíztak a szakszervezetben, de amikor látták, hogy kiállunk az érdekükben, másként vélekedtek.* A vezetők is nehezteltek. A vezénylők jó szakmai felkészültségű emberek — mondták. Ez igaz, de a beosztásukkal visszaéltek. Az üzemfőnökség vezetése végül belátta, hogy a szakmai felkészültség önmagában nem elég. Leváltották a vezénylőket, s a kedélyek is lecsillapodtak, sőt azóta a vontatási és forgalmi utazók között is jobb a kapcsolat.

Arról is szóltak, hogy Karcagon nemcsak a vezetőket marasztalták el a fegyelem romlása miatt. Az szb-hez befutott információk alapján — mivel a szocialista brigádok nevelő ereje lényegesen kedvezőtlenebb volt, mint a körzeti üzemfőnökség többi állomásán — a karcagi brigádokat a kitüntetések adományozásánál nem vették figyelembe.

A célok közösek

A püspökladányi mozdonyvezetőktől tudom, hogy a körzeti üzemfőnökség vonalain a jelző előtti megfogásokból meg tudják mondani: *melyik forgalmista van szolgálatban.* Van, aki rendszeresen késve kezeli a jelzőt, ami nemcsak a menetrendszerűséget hátráltatja, de energiapazarlást is eredményez. A mozdonyvezetők és utazó szolgálatot ellátók gyakran jelezték például, hogy Sáp állomáson, illetve a bejárati jelzőnél gyakran indokolatlanul megállítják a vonatokat. Az szb kérésére megvizsgálták a menetdiagramokat és a sápi körülményeket, s a mulasztók megkapták büntetésüket. *Az szb-nek tehát nemcsak a dolgozók, hanem a gazdasági vezetők előtt is megnőtt a tekintélye.*

— *Nálunk nincs olyan, hogy ki menjen kihez* — szól közbe *Ignácz Zoltán* üzemfőnök. — *Úgy alakult a kapcsolatunk, hogy szokszor többet megfordulok az szb-irodán, mint a titkár nálam.* A céljaink közösek. Az is a jó együttműködésnek tulajdonítható, hogy az 1981. évi 65-tel szemben, csak 46 fegyelmi ügyben kellett intézkednünk. A körzeti üzemfőnökség megalakulása után nehéz volt a dolgunk. Az állomásfőnökök egyféle helytelen szemlélet miatt saját joguk csorbítását látták az üzemfőnökségben, s egy ideig — sőt olykor ma is — liberálisabbak, elnézőbbek voltak a fegyelmezetlenkedőkkel szemben. *Majd intézkedik az üzemfőnök!* — mondták. Emiatt több esetben prémiumelvonással is éltünk. Igaz, arra is volt példa, hogy amit mi elvontunk, azt helyileg visszaadták.

Az üzemfőnöktől és az szb-titkártól azt is megtudtam, hogy a munkafegyelem ellen vétők között *igen magas a munkaidő alatt ittalt fogyasztók aránya.* Az 1981. évi 65 fegyelmi vétség közül 40, az elmúlt évi 46-ból 27 esetben lehet az előidéző okokat leittasodásra visszavezetni. *Volt olyan eset, hogy a nemzetközi vonatról le kellett váltani a jegyvizsgálót ittasság miatt.* Olyan eset is megtörtént, hogy a tolató csapat tagjai, amikor észrevették a feltört vagont, ahelyett, hogy jelezték volna, inkább ők is eltulajdonítottak a kocsiból konzerveket és italt. Ezt közösen, tolatás közben el is fogyasztották. *Szerencsére üzemi baleset nem történt, de a fegyelmi felelősségrevonást nem kerülték el.*

Szabó István bizalmi elmondta, hogy a fizetési napokon, névnapokon, ünnepek előtt fordul elő a legtöbb italozás. Karácsonykor például két dolgozót is elbocsátottak a szolgálatból, s az ellenőrzéseket is megszigorították.

— *Az italozás miatt gyakrabban szondázunk. Sajnos, ez nem népszerű, a dolgozók sokszor piszkálódásnak veszik, holott az ő érdeküket is védjük ezzel.* A problémát abban látjuk, hogy nem minden szakszolgálatnál — még Püspökladányban sem! — bánnak ilyen szigorúan a fegyelmezetlenkedőkkel. Előfordul, hogy mi elbocsátjuk a körzetből a fegyelemsértőket, ám a szomszéd körzeti üzemfőnökségen, a létszámhiány miatt kapnak rajtuk.

Zsúfolt öltözők

— Sajnos a *„csak menjen a vasút"* szemléletnek most látjuk hátrányát. Nincs egy elfogadható szociális létesítményünk. *A debreceni igazgatóság vezetője is elismerte, hogy a területen nálunk a legroszszabbak a szociális körülmények.* Évtizedekig hitegettük az embereket. Most meg, hogy szigorúbbá vált a gazdálkodás, nagyon bizonytalan lett minden.

Azt már az aprócska öltözőfürdőben a gondnok és *Vadász András* mozdonyszerelő mondják, hogy alig tudnak a zuhanyig eljutni, mert az öltözőszekrények valósággal elbarrikádozzák az utat.

— *Mire az ember ezen a sok kacskaringón eljut a zuhanyig meg is fázik. Nézze meg, az egyik kijáratot is szekrényekkel torlaszolták el, hogy mindenkinek jusson egy kis hely az öltözéshez.* A forgalmi utazók sincsenek jobb helyzetben. Ők egy selejtezett faházban öltöznek, ahol a fürdőt télen egyáltalán nem tudják használni. Az is tarthatatlan, hogy a szolgálatba lépő forgalmi utazók ebben a faházban átöltöznek, innen fél kilométert gyalogolnak, hogy feljelentkezzenek a vezetőnél. Onnan vissza a forgalmi irodához.

Miközben a műhely felé tartottunk Fórián Sándor azt is elmondta: *a tűrhetetlen állapotok miatt a KÖJÁL az ebédlőt be akarta záratni.* A részleges felújítás után is csak tálaló konyhaként való üzemeltetését engedélyezték. De mivel az üzemi étkezésben résztvevők a helyi szakácsnak főztjéhez ragaszkodnak, titokban főznek a konyhán. Hogy meddig, nem tudják.

Szabó István bizalmi és *Gasparik Mihály*, az szb információs bizottságának a tagja, alapszervezeti párttitkár, a munkafegyelemmel kapcsolatos kérdéseket, az idei béremeléssel összefüggésben mutatták be. *Egymást kiegészítve mondták, hogy a kategória alsó határára való kötelező ráállással a rossz szociális körülmények miatti elégedetlenség csak tovább fokozódott, s a vasutat szívvel-lélekkel szolgáló törzsgárda került kedvezőtlenebb helyzetbe.*

Elvek és gyakorlat

— Igazságtalannak tartjuk, hogy nálunk a vontatásnál 153 dolgozóból 98-nak előírásszerűen, a kategória alsó határáig kellett a bérét emelni. Tudjuk nagyon jól, hogy néhány évvel ezelőtt már ebben határozat született, de azóta nemcsak a gazdasági körülmények változtak meg, hanem a munka szerinti differenciálás éppen a szakszervezet kezdeményezésére került jobban előtérbe. A mostani béremelésnél ennek az egyébként igazságos elvnek adtunk egy pofont. Ne gondolja, hogy a béremelés nagyságát kifogásoljuk! Nem. Azt megértik a dolgozók, hogy szorítani kell a nadrágszíjon. De legyen arra lehetőség, hogy a kevesebb bért helyben, a bizalmi és a gazdasági vezető, a végzett munka arányában oszthassa szét. *A munkafegyelmet ugyanis azzal a jól dolgozó törzsgárdataggal is be kell tartatnunk, aki most egyáltalán nem kapott béremelést, meg azzal a fiatallal is, aki az átlagosnál is szerényebben szolgálja a vasutat, s most 7-800 forintot kapott.* Ne gondolja, hogy a fiatalok ellen beszélek, hiszen magam is a KISZ korosztályhoz tartozom még — mondja Gasparik Mihály.

Amikor a tapasztalatokat összegeztük, az szb-titkár a következőket mondta:

— Elég bonyolult az összkép. S ennek hatása a munkafegyelemben is érezhető, hiszen 1983. első negyedévében már 15 esetben kellett fegyelmi határozatot hozni. Éppen a kedvezőtlen tendencia megállítása miatt tartjuk a termelést és gazdálkodást segítő munkánk legfontosabb részének a munkafegyelem javítását, amiben aktivistáink segítségére szeretnénk még jobban támaszkodni.

Orosz Károly

A Kecskemét—Kunszentmárton közötti vonalon Csépánál a Holt-Tisza-hídfőhöz érkezett a motorvonat (Lackó Ildikó felvétele)

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS ÉVE

A budapesti vasútigazgatóság a kulturált utazást szorgalmazza

Március végére a budapesti vasútigazgatóságon is befejeződött az átszervezés. Ez sok gondot okozott az igazgatóság vezetőinek, hiszen osztályokat vontak össze, és az ezzel együttjáró személyi kérdésekben kellett felelősséggel dönteni. A társadalmi szervezetekkel közösen — a szocialista demokrácia elveinek betartásával — sikerült az átszervezést megnyugtatóan végrehajtani, az irányítást korszerűsíteni. Ennek az intézkedésnek remélhetően mérhető, érzékelhető lesz majd a gyakorlati haszna is, hiszen a vasutasokat és a közvéleményt elsősorban a végeredmény érdekli. Mindenekelőtt az, hogy javul-e majd a személyszállítás minősége, hatékonyabb lesz-e a szállítás és sikerül-e helyreállítani a vasút utóbbi években ugyancsak megtépázott hírnevét? Erről beszélgettünk *Tongori Imrével*, a budapesti igazgatóság vezetőjével.

— 1983 a személyszállítás éve — mondja az igazgató. — Ennek célja elsősorban az, hogy javuljanak a közlekedési körülmények, pontosabb, kulturáltabb legyen szolgáltatásunk. Nincs könnyű dolga a budapesti igazgatóságnak, hiszen nagy a körzet. Huszonhét főnökség és tíz üzemfőnökség tartozik hozzánk. *Budapesten négy nagy pályaudvaron zajlik a személyforgalom.*

— Mi a legfontosabb teendő most a személyszállításban?

— *A pontosabb és kulturáltabb utaztatás megteremtése.* Szeretnénk mi is többet tenni ennek érdekében, mert tavaly 13 százalékkal javult ugyan a nemzetközi gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedése, de a távolsági és a hivatásforgalomban továbbra is pontatlanul közlekednek a vonatok. Ennek egyik oka elsősorban a pályakorszerűsítés volt.

— Melyek voltak ezek a vonalak?

— A legtöbb munka és vágányzár a *Budapest—Székesfehérvár, Budapest—Cegléd, Budapest—Pusztaszabolcs* és *Mosonmagyaróvár—Hegyeshalom* közötti vonalakon volt. A késésekért előre kértük az utasok megértését. Nem vagyunk elégedettek az eddigi eredményekkel. A menetrend szerinti közlekedésért minden vasutasnak többet kellene tenni. Az igazgatóság dolgozói — a szocialista munkaversenyhez kapcsolódva — *márciustól vállalták*, hogy rendszeres ellenőrzésekkel igyekeznek segíteni a pontosabb és kulturáltabb közlekedést.

— Mit tesz az igazgatóság az állomások, pályaudvarok és a kocsik tisztasága érdekében?

— A budapesti pályaudvarokon kocsitakarító-hiány van. Ezt a gondot a béremeléssel és a téeszekkel való szerződéskötéssel igyekeztünk enyhíteni. A szerződött takarítók munkájával elégedettek vagyunk. Könnyíti majd ezt a munkát, ha a Keletiben elkészül a kocsimosó berendezés.

— Terveznek-e egyéb fejlesztést?

— Az igazgatóság idei tervében szerepel még hat villamos tolatómozdony beszerzése. Ezek segítségével gyorsabbá válik a szerelvények mozgatása, és remélhetően kevesebb lesz a késés is. A Déli pályaudvaron személyautó rakodó berendezést állítunk üzembe. Ennek segítségével gyorsabb lesz a be- és kirakodás, amely elsősorban a nyugatról autóval érkező turisták kényelmét szolgálja.

V. I.

Szocialista módon

A Steinmetz brigád példája

A *Landler Járműjavító üzem* 1350 dolgozója közül több mint ezren szocialista brigádtagok. Az elmúlt esztendőben a 117 brigád közül egyet sem kellett a versenyből kizárni, mert valamennyien teljesítették vállalásaikat. A brigádmozgalomnak régi hagyományai vannak az üzemben. A kollektívák helytálltak a mostaninál nehezebb körülmények között is. A Landler Járműjavítót már a negyedik alkalommal tüntették ki jó eredményeiért. Nem kis része volt ebben a *Steinmetz* brigádnak, amely május elseje alkalmából a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* kitüntetést vehette át.

E kollektíva tagjai 1960-tól vesznek részt a mazgalomban, nem kevés sikerrel. Szinte alig volt olyan esztendő, hogy ne részesültek volna valamilyen elismerésben.

— *Ez a brigád mindenben elöljár* — mondja *Kövér Imre* igazgató. — *Ők az elsők, ha felajánlást kell tenni, ha társadalmi munkáról van szó vagy éppen a patronálás a téma. Nem hiányoznak a kommunista műszakokról sem. Kezdeményezőkészségük, példamutatásuk a többi brigádot is serkentette.*

A kollektíva tagjai a teherkocsik alvázait javítják rendkívül nehéz körülmények között. Tavaly a brigádnak kevesebb tagja volt, mégis minden hónapban teljesítették a tervet. Az elmúlt évben 108,5 százalékra teljesítették például a termelékenységi tervet, két százalékkal csökkentették a normát és élenjártak az anyagmegtakarításban is.

Harsányi László brigádvezetőt a mozgalom motorjának is nevezhetnénk. Alapító tag. 1948-tól dolgozik a MÁV-nál.

— *A brigád ereje az összetartásban van* — mondja *Harsányi László.* — Egy emberként segítünk másoknak, és jó érzés azt tudni, hogy mindig számítanak ránk. Húszan vagyunk a kollektívában. Gyakran vállalunk társadalmi munkát. A Vöröskereszt-szervezetnek például azok is tagjai közülünk, akik nem adhatnak vért.

— *Mivel töltik a szabad időt?*

— Gyakran rendezünk olyan programokat, amelyeken a családtagok is részt vesznek. Ilyen alkalmakkor a brigádkasszából fizetjük például a vacsoraköltséget és az egyéb kiadást. Minden tavasszal leutazunk az üzem családi üdülőjébe helyre hozni a tél okozta károkat, kifesteni a szobákat.

— Most, amikor a magánvállalkozásnak zöld utat nyitott gazdaságpolitikánk, a szocialista brigádok élnek-e a lehetőséggel?

— Mi is a piacról élünk, a kiegészítő jövedelem nekünk is jól jön — válaszolja a brigádvezető. — A Landlerben nincs vállalati gazdasági munkaközösség. Szerződést kötünk egy-egy konkrét munkára, amelyért a túlórához hasonló, külön bért fizetnek. *Havonta 20-25 órát dolgozunk szerződésben.*

A Steinmetz brigádban mindössze ketten vannak harminc éven aluliak, de a fiatalos lendület és lelkesedés nem hiányzik a kollektívából. *Mindig a MÁV és a járműjavító érdekeit tartják szem előtt.* Vállalásaik is ezt tükrözik.

— Vajon az üzem többi kollektívája is méltónak tartotta a Steinmetz brigádot erre a magas kitüntetésre? — kérdezem *Váci János* szb-titkártól.

— *Nálunk nem a brigádok, hanem a pontok döntenek* — mondja. — *Minden hónapban közzé tesszük a hirdetőtáblán a brigádok előző havi eredményeit. Az értékelés a kidolgozott pontrendszerünk alapján történik.* Ezt tartjuk máig is a legigazságosabbnak, hiszen fehéren feketén kimutatható, hogy a 120 brigád közül melyik a legeredményesebb. A Steinmetz brigád évek óta az élen van. Senki nem vonhatta tehát kétségbe, hogy méltók erre a kitüntetésre.

Lakatos Mária

Kinőtte a nagyváros

Formálódik a holnap a Rákospalota–Újpest állomáson

Naponta hatvanezernyi utas – Ott, ahol a metró megáll

Jóllehet, a tervpályázatot csak fél esztendeje — 1982. szeptemberében — hirdették meg, a MÁVTI szakembereit már egy évtizede foglalkoztatja: milyen lesz a majdan megújuló Rákospalota—Újpest vasútállomás. Az nyilvánvaló, hogy a mostani, vidékies indóház történetének utolsó lapjait írják: végérvényesen elavult, kinőtte a forgalom — a nagyváros. Mert igazi nagyváros az, ami a főváros északi térségében ez idő tájt formálódik. Újpest roskatag házaiba sorra belemartak a mohó bulldózerek, s családok ezreinek otthont adó panelóriások nőttek-nőnek a helyükön. Néhány kilométerrel, arrébb, a káposztásmegyeri síkságon soha nem volt lakónegyedet alapoznak — az alapkövet épp a közelmúltban helyezte el a kormány elnöke —, önmagában nagyobb lesz, mint Újpalota és Békásmegyer együtt. Aligha kétséges tehát: sokszorosára növekszik a közúti és a gyorsforgalom a vasútállomás szomszédságában.

Együttes munkával

Egyszersmind közelít a városi rokon, a mélyvasút: a metró — a tervek szerint 1987-re Rákospalota—Újpestig ér. S miként Budapest jó néhány pontján — a Keletinél, a Nyugatinál, Kőbánya—Kispesten —, itt is szükségszerűen hatással lesz környezetére, a vasútra. Hiszen már eddig is sokan szálltak át villamosra vagy autóbuszra, nem tartván érdemesnek, hogy a Nyugati pályaudvarig utazzanak, s ha ott a metró, a váci, valamint a veresegyházi vonal utasai közül még többen rövidítik meg majd ily módon a menetidejüket. Olyan pályaudvarra lesz tehát szükség, amelynek kialakítása lehetővé teszi a minél zökkenőmentesebb átszállást.

— Amikor a KPM, az ÉVM és a Fővárosi Tanács közösen meghirdették a tervpályázatot, intézetünk munkatársai nagy lelkesedéssel és odaadással szálltak be a munkába — mondja Keszthelyi Ferenc, a MÁVTI igazgatója. — Néhány részfeladathoz, igen okosan, olyan külső szakembereket vontak be, akik a téma legjobb ismerői. Így együttes munka nyomán született meg a jó eredmény.

Azt, hogy a MÁVTI-s kollektívák jól szerepeltek, nem csupán az igazgató állítja: a tervpályázat bíráló bizottsága vélekedett ekként, mikor is az első díjat nem adta ki ugyan, de a három második díjat három MÁVTI-pályaműnek ítélte oda. (Mint említettük, más szakemberek is közreműködtek: így az OMF-től, Szeged városi Tanácsától, a METROBER-től és a VÁTI-tól.) A három harmadik díjas pályaműből is egyet a vasúti tervezőintézetének kollektívája készített... összesen 11 pályázatról kellett véleményt alkotni. A márciusi döntést követően aligha kétséges: a MÁVTI-nak meghatározó szerep jut majd a végleges megbízásból.

Derdák Tivadar, az épülettervező iroda vezetője két asztalt borít be tetszetős tervekkel: valamennyinek sajátosságát felsorolni szinte képtelenség. Ám ha idézünk a tervpályázat zárójelentéséből, a lényeg kitűnik: „A pályaművek — kettő kivételével — valamennyien hoztak olyan részmegoldásokat javaslatba, melyek felhasználásával a feladatban meghatározott igények a további tervezéshez jó alapul szolgálhatnak. Éppen ezért a bíráló bizottság javasolja a kiíró hatóságoknak, hogy díjazott és megvett pályaművek felhasználával készíttesse el a végleges megoldás tervdokumentációját".

Hasonló, mégis más

Az épülettervező iroda vezetője így jellemzi a terveket:

— Három pályamű felüljáróval kötné össze Újpestet a metróval, a vasútállomással és Rákospalotával, egy pedig aluljáróval. Hadd jegyezzem meg: itt lényegesen kedvezőbbek a talajviszonyok, mint Kőbánya-Kispesten és Kelenföldön, következésképp kevésbé költséges az aluljáróépítés. Az acél- és üvegszerkezetű felüljáró kétségkívül látványosabb... de folyamatosan, tizenöt-húsz év múlva pedig kiváltfokozottabb karbantartást kíván. Ha aluljáró épülne, mozgólépcsőkre sem volna szükség — a metró itt már feljön a felszínre.

— Kőbánya-Kispest is a MÁVTI tervezőinek szaktudását dicséri. A már meglévő metró-vasút találkozás menynyiben különbözik az Újpesten kialakításra várótól?

— Kőbánya-Kispestnél valójában nem kellett két városrész közvetlen kapcsolatát megteremteni; Rákospalota és Újpest csaknem összeér. E mostani pályázatok javasolják az úthálózatok kialakítását, a kereskedelmi és szolgáltató létesítmények, a BKV és Volán autóbusz-végállomások, a P+R rendszerű személygépkocsiparkolók helyét, továbbá azoknak célszerű kapcsolatát egymással. Sokkal összetettebb nagyobb feladat az itteni, ha mindent egybevetünk: milliárdos témáról van szó. Az idő pedig sürget!

— Mekkora forgalommal számolnak?

— A vasútról 16 ezren szállnak át naponta más járművekre, de a majdani csomópont teljes forgalmát. az Újpestről, Rákospalotáról és Káposztásmegyerről is ide érkezők számát figyelembe véve várhatóan 62 ezer ember fordul majd meg. Nem akármilyen, nagyvárosi tér formálódik itt, fél évtizeden belül. Az ütemet ugyanis a metró diktálja.

Ismét az igazgatóé a szó:

— Egyetlen tervpályázattal sem értünk el eddig ekkora sikert, s ez az egész intézet hírneve miatt igen értékes.

Egyebek között azért, mert bár a MÁVTI nem önállóan gazdálkodó vállalat, mint egy, az ÉVM-hez tartozó tervező intézet, évente 150 millió forintos árbevételt produkálnia kell. S bár a MÁV bőven ellátja őket feladatokkal — csak győzzék! —, mégis számolnak a külső megbízókkal. A biztosítóberendezéseket a metrónak, a BKV-nak és a HÉV-nek is ők tervezik, akárcsak az iparvágányokat — megbízásaink 15-20 százalékát nem a vasúttól kapják. Nem közömbös tehát az országos siker. Ám maradjunk honi pályán: milyen vasúti feladatok vannak a tervezők rajzasztalán?

Rajzasztalon a Fradi

— Asztalon immár a ferencvárosi csomópont, a két rendező- és a személypályaudvar komplex fejlesztése. Vasutaskörökben aligha kell hangoztatni, hogy méltatlanul korszerűtlen állomás, hiszen lényegi változásra évtizedek óta nem került sor. A munkálatok várhatóan jövőre, a Keleti rendezővel megkezdődnek. Tíz esztendeje láttunk hozzá a budapesti MÁV Kórház bővítésének-rekonstrukciójának tervezéséhez, de az 1400 ágyas gyógyintézet terveinek egy részén még most is, folyamatosan dolgozunk. Aztán ott a Nyugati pályaudvar, a Marx tér... Ha nem jön közbe semmi, a Skála—BVHK épület 1984 első negyedévében elkészül, a Nyugati pályaudvar viszont nekünk, tervezőknek is tartogat még vagy háromévnyi feladatot. Folyamatos munkánk a záhonyi átrakókörzet fejlesztése: e nagyfontosságú vasúti kapu mindig is adott, és adni fog tennivalókat.

Önmagunkat is érintő tervezési feladat: két lakótelep formálódik nálunk, mindkettő Rákospalotán épül fel. A majdani 3600 lakásos MÁV-telep mintegy 600 lakásába már beköltözhettek, most pedig ezer lakás kiviteli tervein dolgoznak. Ők tervezik azt az 1800 lakásos negyedet is, ahol a tanács 49 lakást átad majd nekik.

— Dolgozóinknak mintegy fele fiatal, még nem múlt el harmincöt éves, érthetően sokuknak nincs önálló otthona — említi Keszthelyi Ferenc. — Elsődlegesen rájuk gondolunk, amikor három budapesti kerületben keressük a beépíthető tetőtereket.

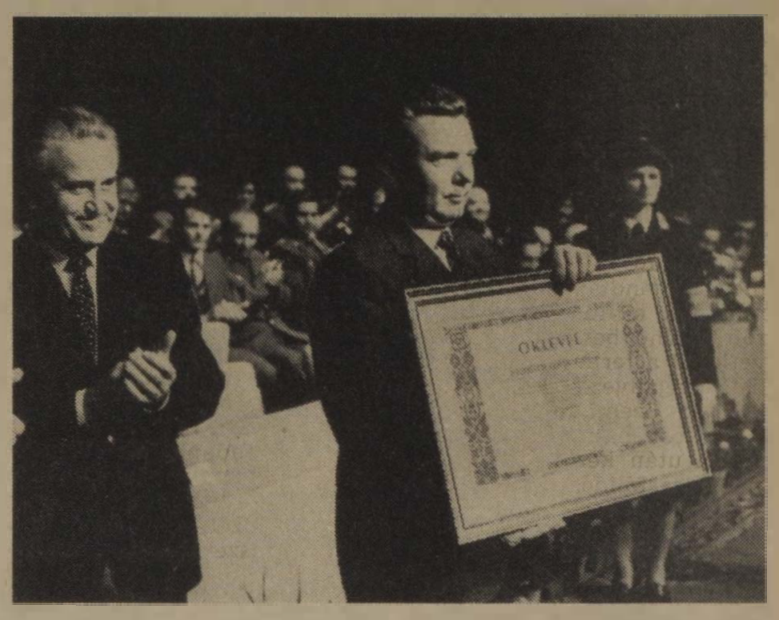
Hosszú távon számolnak a ma még fiatal szakemberekkel. Az elmúlt év végére 15 százalékkal — 176 emberrel — csökkentették az intézeti létszámot (az eltávozottak hozzávetőleg fele nyugdíjba ment, a többieknek a MÁVTI kínált másutt munkát), ám a gárda nem gyengült meg. Elsősorban azoktól váltak meg, akiket könnyebben nélkülözhetnek. Úgy tartják: most jó a csapat. A jó csapatra pedig a későbbiekben is szükség lesz. Hogy újabb, a mostanihoz hasonló sikerekkel öregbítsék e sajátos arculatú tervezőintézet hírnevét.

Földes Tamás

Ünnepélyes külsőségek között

Átadták a vándorzászlót a debreceni vasútigazgatóságnak

A vasútigazgatóságok 1982. évi munkaversenyében kiemelkedő eredményt elért debreceni igazgatóság — mint arról lapunkban már hírt adtunk — elnyerte a KPM és a Vasutasok Szakszervezete Központi vezetőségének vörös vándorzászlaját. A zászló átadására április 13-án, ünnepélyes külsőségek között került sor Debrecenben, a Kölcsey Művelődési Központ színháztermében.



A zsászló- és az oklevélátadás ünnepélyes pillanata

Az ünnepségen megjelent *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet központi vezetőségének titkára, *Mészáros András*, MÁV vezérigazgatóhelyettes, *K. I. Ivanov*, a Szovjetunió debreceni főkonzulja, továbbá Hajdú-Bihar és a szomszédos megyék párt, tanácsi és tömegszervezeti szerveinek a képviselői.

A Himnusz elhangzása után *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a résztvevőket és azokat is, akiket azokban az órákban a szolgálat ellátására szólított a kötelesség. Ezután *Kulcsár József*, a debreceni igazgatóság vezetője számolt be az elmúlt évben végzett munkáról és azokról az erőfeszítésekről, melyek eredményeként elnyerték a vándorzászlót. A többi között ezeket mondotta:

— *Vasútigazgatóságunk szállítási teljesítményei kedvezőbben alakultak a MÁV hálózati eredményeinél. Tavaly 37,3 millió fizető utast és 9,2 millió tonna árut szállítottunk el.* A személyszállításban a kulturált utazás feltételeinek megteremtése érdekében, a szerelvények tisztasága mellett, elsősorban a menetrendszerűség javítását tűztük ki célul. Intézkedéseink eredményeként a vonatok menetrendszerűsége a hálózati előirányzathoz képest 1,1 százalékkal volt kedvezőbb. Különösen sokat javult a nemzetközi gyorsvonatok és a távolsági személyvonatok menetrendszerűsége.

Az eredmény javulása érdekében tovább korszerűsítettük a járműállományt, növeltük a takarítás gépesítését. *Debrecenben gépi kocsimosó berendezést helyeztünk üzembe. Jegynyomó automaták és vizuális berendezések segítik munkánkat, illetve az utasok tájékoztatását.* Az új menetrendben életbe léptetett változások kedvezően érintették mind a közérdekű, mind a hétvégi utazásokat, emelték a vasúti személyszállítás általános színvonalát, elősegítették a különböző vasútüzemi célkitűzések megvalósítását.

Tovább javítottuk a gócponti állomások és a főváros közötti utazási feltételeket, rövidítettük az eljutási időt és csökkentettük a zsúfoltságot.

Személyszállítási tevékenységünk korszerűsítése és javítása azonban még korántsem mondható befejezettnek, mert az jelenleg is sok munkát és intézkedést igénylő területe vasútigazgatóságunknak.

Áruszállítási tevékenységünk ellátását a jelentkező szállítási igények időben való kielégítésére összpontosítottuk. Kiemelten kezeltük a földrajzi helyzetünkből származó nemzetközi szállítási feladatok gazdasági mutatóinak javítását és e szállítások eredményes, gyors lebonyolítását. *Áruszállítási tervünket, a szigorúbb feltételek ellenére 105,6 százalékra teljesítettük.* Emelkedett az árutonna-kilométer és az elegytonna-kilométer teljesítményünk is. Örvendetes, hogy áruszállítási tervét valamennyi körzeti üzemfőnökség túlteljesítette.

Év közben az előző évekhez hasonlóan, arra törekedtünk, hogy a fuvaroztató partnereinkkel javítsuk kapcsolatainkat és közös együttműködéssel, jobb körülmények között oldjuk meg a szállítási feladatainkat. *Ennek érdekében került üzembe helyezésre Debrecen állomás konténerrakodó udvara, s kerül hamarosan átadásra a nyíregyházi rakodóudvar, valamint a Debrecenben épülő konténerjavító bázis.*

Közel 100 vállalatnál végeztük fuvarozási „piackutatást", a szállítási igények jobb megismerése, a kölcsönös előnyök kihasználása, a vasút egyenletesebb leterhelésének biztosítása céljából. Egyeztettük az igényeket a fuvaroztatói elvárásokat és biztosítottuk ezek teljesülését.

— *Tavaly 17 vállalattal kötöttünk előszállítási szerződést.* E szerződések alapján közel 200 ezer tonna küszöbérték feletti szállítást vállaltak fuvaroztatóink. A kifizetett fuvardíj-visszatérítés több mint 2 millió 700 ezer Ft.

Javult a tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetése, a menetrend szerinti és a tényleges menettartam viszonya. Gazdaságos volt a korszerű mozdonyok foglalkoztatása, javult az idegen tehergépkocsik tartózkodási ideje, és a szállító eszközök kihasználtsága. Jelentős volt a javulás a teherkocsik statikus terhelésénél is, ahol 17 százalékkal túlteljesítettük a tervet.

Műszaki fejlesztési feladatainkat, ezen belül a szociális és munkavédelmi beruházásokat, maradéktalanul teljesítettük. Ez irányú feladataink végrehajtását egész évben magas fokú szervezettség és tervszerűség jellemezte. Kiemelt gondot fordítottunk a pályakorszerűsítési munkák végzésére. A pályarekonstrukciós munkáknál az előirányzott vágánykilométer és kitérőcsere programot túlteljesítettük.

Gazdálkodásunkat a tervszerű takarékosság jellemezte. Költségtervünknél *több mint 22 millió forintos megtakarítást értünk el.*

Az igazgatóság vezetője az eredmények méltatásánál kiemelte a munkaversenyben élenjáró kollektívák, mindenekelőtt a szocialista brigádok szerepét. Mint mondotta: *területükön 596 szocialista brigádban közel 6000 vasutas vesz részt.* Átfogó programot dolgoztak ki a szocialista munkaverseny hatékonyságának javítására. Ez is közrejátszott abban, hogy reális célokért és teljesíthető feladatokért versenyeztek minden munkahelyen.

Kulcsár József végezetül röviden vázolta az igazgatóság ez évi feladatait, majd köszönetet mondott mindazoknak, akik részesei a sikernek.

Ezután a vándorzászlót adományozó szervek nevében *Szemők Béla méltatta* a debreceni igazgatóság munkáját, majd sok sikert kívánt az 1983. évi feladatok teljesítéséhez.

A két beszéd elhangzása után *Urbán Lajos* és *Szemők Béla* átadták a vándorzászlót és az első helyezést tanúsító oklevelet *Kulcsár József* vasútigazgatónak és *Volosinovszki János* szb-titkárnak.

Az ünnepség a debreceni MÁV Szimfonikus zenekar műsorával ért véget. Vezényelt *Szabó László* karnagy. Közreműködött *Hegyessy Gabriella* és *Tréfás György*, a Debreceni Csokonai Színház művészei.

Az ünnepség résztvevőivel zsúfolásig megtelt a színház nézőtere

„Szomszédvárak"

Balatonmáriafürdő és Balatonkeresztúr

A vágányhálózat szempontjából Balatonmáriafürdőt csakúgy a kis állomások közé sorolják, mint a tőle háromszáz méterre fekvő Balatonkeresztúrt. Ám míg az előbbi modern felvételi épületével ejti bámulatba az arra utazókat, a keresztúri inkább valami századforduló körüli hangulatot idéz. Arról nem is beszélve, hogy Máriafürdő azért csak fővonali, míg Keresztúr a somogyszobi mellékvonal egyik állomása.

A szűk forgalmi irodában *Gondos Zsuzsa* szolgálattevőt és a vonatmentes időben itt tanuló *Gulyás Ferenc* váltókezelőt találom.

— Tulajdonképpen mi a feladata ennek az állomásnak? — fordulok hozzájuk.

— *Máriafürdőn főként személy-, nálunk pedig elsősorban teherforgalom van.* Egyébként Keresztúr Máriához tartozik. Mi itt csak KM-es jegyet adunk ki, maximum száz kilométeres távolságra, pénztárbevételünk havi ötezer forint körül mozog. Munkások, diákok járnak *Keszthelyre, Marcalira, Mesztegnyőre.* Nyaranta pedig a vonal településeiről jönnek a fürdőzők. Teherforgalomban naponta átlag öt kocsi föladásunk van, leadásban a Betonüzemnek érkezik hetente egy-két irányvonat kavics, a környező vállalatoknak pedig néhány kocsi különféle áru. Ezeken kívül magánszemélyeknek is jön rendszeresen építőanyag. Hétköznap árupénztáros is szolgál, ha vasárnap adódik berakás az adminisztrációt a szolgálattevő végzi.

— Hány vonatuk van naponta?

— *Öt személyvonatpár és két tolatós teher, egy délelőtt, egy délután.* Éjszakai vonatok csak pénteken és vasárnap közlekednek. Ettől függetlenül a szolgálat folyamatos, bár váltókezelő csak nappalra van rendszeresítve.

— Nem unalmas a szolgálat ilyen hosszú vonatok közötti szünetekkel?

— Hát, sokszor jó volna, ha jönne valami...

(gerecsei)

A számok tükrében

A MÁV 1982. évi baleseti helyzete

A tragédiák mindig megdöbbentenek bennünket. Különösen akkor, ha valaki munka közben szenved súlyos sérülést, vagy veszti életét gondatlanságból, mások hanyagságából eredő baleset következtében. A vasút különösen veszélyes üzem. Tudnia kell ezt minden vasutasnak, aki a forgalomnál, vagy egyéb, nagy figyelmet, körültekintést igénylő poszton teljesít szolgálatot. Ezért elgondolkoztató, hogy minden figyelmeztetés, propaganda ellenére tavaly a MÁV-nál 27-en vesztették életüket, és 36-an szenvedtek csonkulásos balesetet. Mint arról lapunk április 4-i számában tájékoztattuk olvasóinkat, szakszervezetünk elnöksége március 31-én tartott ülésén tárgyalta a MÁV munkavédelmi tervét, ezen belül az 1982. évi baleseti helyzetet. Az alábbiakban, a számok tükrében, erről adunk részletes tájékoztatást.

A MÁV üzemi baleseti helyzete 1982-ben ellentmondásosan alakult. Kedvezőnek talán csak a három napon túl gyógyuló balesetek száma tekinthető, amely az előző évihez viszonyítva 7,1 százalékkal, a kiesett munkanapoké pedig 13,7 százalékkal csökkent. Sajnos lerontja ezeket a mutatókat a halálos és csonkulásos üzemi balesetek emelkedése. *A halálos esetek száma ugyanis 19-ről 27-re, a csonkulásoké pedig 31-ről 36-ra emelkedett.* Javult az egy baleseti sérültre jutó kiesett munkanapok száma (17%) és az ezer főre jutó baleseteké (5%). A halálos és csonkulásos balesetek közül hat-hat esetben alkoholos befolyásoltság is közrejátszott. A csonkulásos balesetek közül 18 kisebb csonkulással járt, míg 18 súlyos kimenetelű volt. Valamennyi súlyos eset az üzemviteli szakszolgálat területén következett be.

Magas az arány

Az egy baleseti sérültre jutó kiesett munkanapok száma is romlott az üzemviteli szakszolgálatnál. Változatlanul magas az építési és pályafenntartási, valamint az anyaggazdálkodási szakszolgálatnál. Az ezer főre jutó balesetek száma évek óta a gépészeti és járműfenntartási szakszolgálatnál a legkedvezőtlenebb. Ez egyben az üzemek technikai színvonalát, a munkaszervezettség fokát is jelzi. Természetesen a gyártás összetettségének, a feladatok sokrétűségének is nagy szerepe van.

A *miskolci* vasútigazgatóságnál jelentős mértékben romlott az üzemi balesetek, a munkából kiesett napok, valamint az ezer főre jutó balesetek száma. A halálos esetek a *budapesti*, a *miskolci*, míg a csonkulással járó balesetek száma a *budapesti*, a *debreceni* vasútigazgatóságoknál, valamint a *záhonyi* üzemigazgatóságnál emelkedett.

Az üzemi baleseti helyzetet jellemző értékmutatók — 1981-hez viszonyítva — legkedvezőbben a szombathelyi vasútigazgatóságon alakultak. A legtöbb baleset jeges, havas, nem megfelelő útvonalon való közlekedésnél, mozdony-, személy- és teherkocsi-javításnál, kézi, gépi anyagmozgatásnál, sík- és gurítódombos tolatásnál, faipari, vasipari gépeken végzett munkáknál fordult elő.

A felsorolt munkafolyamatok, illetve tevékenységek azt bizonyítják, hogy a jelenleginél nagyobb figyelmet kell fordítani a tolatási területek talajegyenetlenségeinek felszámolására, a közlekedési utak, munkaterületek karbantartására. A mozdony- és kocsijavítási technológiák előírásainak betartására, a technikai színvonal javítására, a megfelelő alkatrész-ellátás biztosítására; az anyagmozgatás gépesítésének fokozására, a biztonsági előírások betartására, továbbá a tolatási mozgásoknál a technológiai fegyelem megkövetelésére, az előírt védőeszközök és egyéni védőfelszerelések rendszeres használatára.

Visszatérő mulasztások

Változatlanul magas a veszélyes termelési tényezők között dolgozók sérülési aránya. A kocsirendezők, sarusok 7 százaléka, a mozdonyvezetők 3,4 százaléka, a forgalmi utazók 4,3 százaléka sérült meg, míg a gépészeti és járműfenntartási szakszolgálatnál a szakmunkások 3,7 százaléka szenvedett üzemi balesetet.

A balesetek okai között visszatérő mulasztásként jelentkezik a technológiai utasítások megszegése, a munkavédelmi előírások figyelmen kívül hagyása, a munkafegyelmi lazaságok, a munkavégzés közbeni ellenőrzések hiánya, vagy felületessége.

Az egészségügyi szolgálat legfontosabb feladata 1982-ben is a megelőzés volt. A munkaegészségügyi vizsgálatok száma közel azonos volt az 1981. évivel. Az üzemorvosok 1087 üzemszemlén vettek részt. Az üzemegészségügyi szolgálat és a munkavédelmi szervek kapcsolata eredményesen fejlődött.

Az elmúlt esztendőben a szolgálati helyeken *1501 munkavédelmi szemlét tartottak*, amelyből 326 volt vezetői szintű. A szolgálati főnökségek üzemszemléi még sokszor formálisak, megállapításaik sematikusak. A hiányosságok megszüntetése általában elhúzódik. Előfordul, hogy az üzemorvost, illetve a szakszervezet képviselőjét nem hívják meg a szemlére.

Minősítő vizsgálat

Az 1982-ben bekövetkezett halálos és súlyos csonkulásos balesetek után fegyelmi eljárással 76, fegyelmi eljárás mellőzésével három dolgozót vontak felelősségre.

A Vasutasok Szakszervezete több mint 43 ezer dolgozó munkakörülményeit vizsgálta a *budapesti* és a *pécsi* igazgatóság minősítése során. A munkavédelmi felügyelőség a hiányosságok felszámolása érdekében államigazgatási eljárása során *271 határozatot hozott, míg 1161 esetben határozatban tett intézkedést.* Szabálysértési eljárás során 46 határozatot hoztak, amelyből 16 esetben bírság kiszabására került sor. 1982-ben sajnos több dolgozót kellett ittasság miatt felelősségre vonni, mint 1981-ben.

Összességében megállapítható némi javulás a munkavédelemben, de ez korántsem elegendő. Mindenekelőtt növelni kell az ellenőrzések hatékonyságát, a megelőző tevékenységet, csökkenteni az ártalmas és veszélyes termelési tényezőket. S ami a legfontosabb: *biztosítani kell az üzemi feladatok és a munkavédelmi követelmények azonos szintre emelését, az utasítások, előírások maradéktalan betartását.*

Teremtsük meg az összhangot a termelés és a biztonság között

Az üzemviteli szakszolgálat területén az elmúlt évben a halálos balesetek száma a háromszorosára, a csonkulásoké pedig a kétszeresére nőtt. Vajon mi lehet ennek az oka? Érdemes ezen elgondolkozni, annál is inkább, mert a MÁV adatai szerint 1982-ben növekedett a munkavédelmi ellenőrzések és egyéb célvizsgálatok száma. Ennek nyomán több szolgálati helyen javultak a munkakörülmények, de az igényesebb munkavédelmi propaganda nem bizonyult elég hatásosnak.

Statisztikai adatok bizonyítják, hogy *a mulasztások állandósultak, a vezetők nem tekintik egyenrangúnak a munkavédelmet a termelési érdekkel. Különösen a frekventált munkakörökben tapasztalt állapotok lehangolóak.* A munkavédelmi ellenőrök, balesetvizsgálók gyakran tapasztalnak a munkahelyeken nemtörődömséget, fegyelmezetlenséget. Ennek következménye a szervetlen munka, a technológiai előírások megszegése. Ilyen körülmények között könnyen bekövetkezik a baleset. Tavaly nyolc halálos és nyolc csonkulásos baleset az űrszelvényen belül, kilenc pedig tolatási műveletek közben történt.

Az idén (három és fél hónap alatt) már tizenegy vasutas vesztette életét üzemi baleset következtében. Az okok közismertek: az utasítások és munkavédelmi előírások megszegése, fegyelmezetlen munka és alkoholfogyasztás. Ezt bizonyítja a március 18-án történt baleset is, amikor egy tehervonat az űrszelvényen halálra gázolta F. F. pályamunkást. A 1 + 10 tagú munkáscsapat vasbetonaljcserét végzett. A jelzőeszközöket szabályosan kitűzték, a figyelőőr is a helyén állt, F. F. mégsem hagyta el időben az űrszelvényt. A vizsgálatok megállapítása szerint az előmunkás, a figyelőőr és négy munkás ittas volt.

A szervezetlen munka és a biztonsági előírások megszegése okozta egy vasutas halálát, amikor az egyik pályaudvaron ütközés következtében négy kocsi kisiklott, és összedöntötte a váltókezelői őrhelyet. Az ott-tartózkodó váltókezelő életét vesztette. Több tragikus példával lehetne még bizonyítani, hogy *a vasúton baj van a fegyelemmel!*

Ma még a balesetvizsgálók sem tudnak sajnos választ adni a munkáltatás során előfordult hiányosságokra, és nem tudják, hogy az mennyiben játszott közre a balesetnél. *Sokszor csak a sérült magatartását vizsgálják, a körülményeket, az ok és okozati összefüggéseket figyelmen kívül hagyják.*

A dolgozók munkavédelmi képzése, oktatása a munkáltató kötelessége. Annak minőségétől, hatékonyságától emberek élete függ. Elérkezett az ideje annak, hogy olyan intézkedések szülessenek, amelyek biztonságosabbá teszik a munkát. Újra kell értékelni a MÁV-nál az irányítás és a gazdálkodás rendszerén belül a munkavédelem hovatartozását, irányítását olyan szempontból is, hogy az megfelel-e a követelményeknek, a vasút veszélyességéből adódó munkavédelmi elvárásoknak. *Továbbra is gondot okoz, hogy a gyakorlatban liberálisan kezelik a munkavédelmi előírásokat. A termeléscentrikus szemlélet elnyomja a munkabiztonsági érdeket.*

Köztudott, hogy a munkavédelem állami, vállalati feladat. A szakszervezeti szerveknek törvényes jogaik vannak, hogy ezt a tevékenységet ellenőrizzék, segítsék. Felmerül azonban a kérdés, hogy a szakszervezet megtett-e mindent annak érdekében, hogy kevesebb legyen a súlyos baleset? A szakszervezeti szervek nem elég következetesek jogaik gyakorlásában. Növelni kell a határozottságot, a szigort! Sajnos gyakran sem a vezetők, sem a dolgozók nem vonják le a szükséges következtetést, a tanulságot egy-egy baleset után. Napjaink legfontosabb munkavédelmi feladata a termelés és a munkabiztonság összhangjának megteremtése.

Pásku Jenő

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Somogyi Néplap

Újszerű kezdeményezés eredményeként nyolc kaposvölgyi tsz egy éve létrehozta műtrágyarakodó társulatát. Azelőtt valamennyi tsz maga rakta ki a számára a batéi vasútállomásra érkezett vagonokat. Föltéve, hogy épp akadt embere és szállító járműve. Tetemes volt a kifizetendő kocsiálláspénz, s még több a szervezési nehézség.

Egy éve a társulás 2000 négyzetméternyi területet bérelt a MÁV-tól, a batéi tsz pedig különleges brigádot hozott létre, amely valamennyi gazdaság részére kirakta az árut.

Azelőtt fél napot vett igénybe egy-egy vagon kirakása, most a közösen vásárolt csigás rakodógép segítségével ezt a munkát fél óra alatt elvégzik. CB-rádiós összeköttetést alakítottak ki az egyes gazdaságok között, így azok folyamatosan értesülhetnek a részükre kirakott mennyiségről. Az állandó kapcsolat a szállító járművek rugalmas átcsoportosítását is lehetővé tette.

Nógrád

Kecskés Ambrus nagyapja, édesapja, és egyik bátyja után 1942-ben a vasúti pályát választotta élethivatásul. Negyvenegy évi vasúti szolgálat után, mint forgalmi szolgálattevő *Nagybátony* vasútállomásáról most vonult nyugdíjba. Összes szolgálati idejét Nagybátonyban töltötte. A több mint négy évtizedes vasúti munkáját a törzsgárda ezüst, három esetben az arany, valamint az elmúlt évben 40 éves Szolgálati Érdemérem kitüntetés fémjelzi. Háromszor részesült soron kívüli előléptetésben, ugyanennyiszer a Kiváló Dolgozó kitüntetésben. Most nyugdíjba vonulásakor igazgatói dicséretet kapott. Említésre méltó, hogy szolgálata idején még csak figyelmeztetésben sem volt része. Mint mondotta, — ha újra kezdené — a vasutat választaná, hiszen a családjával együttesen 119 évet szolgáltak a vasútnál.

Kisalföld

A győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola egyik laboratóriumában készülő modellvasút látványa meseország képet idéz az ámuldozva csodálkozó idegennek. A hatalmas termet sínszálak szövik át, a síneken mozdonyok és kocsik sokasága. Közben állomások, jelzők, fényjelzős biztosítású közúti átjárók. S mindez egy óriási terepasztalra helyezve. A laboratórium galériás kiképzésű fülkéiben a menetirányító vezérlőpultok kaptak helyet.

Dr. Kisbakonyi József főiskolai docenstől megtudjuk, hogy a komplex oktatóberendezés a vasútüzemi szakemberképzést szolgálja, alkalmas a munkafolyamatok bemutatására. *Segítségével a hallgatók megismerhetik a szolgálati helyek berendezéseit és az információs rendszereket.* A modellvasút tudományos-technikai rendeltetésű. Egyrészt kísérleti kutatás és alkalmazás, másrészt demonstrációs: *oktató és bemutató célokat szolgál.* A modellpálya és a valóság aránya 1:400. A sínszálak újezüst anyagból készültek, ami áram vezetésére a legalkalmasabb. A modellpálya egy fővonalból és egy mellékvonalból áll, teljes hossza 180 méter. A kilenc állomáson mindazok megtalálhatók amelyek a valóságban is léteznek: jelzők, kitérők, peronok, útátjárók, vágányzáró sorompók.

A „játékvonat" *47 négyzetméteres terepasztalon kapott helyet.* Egyszerre 12 főiskolás ismerkedhet majd a vasúti menetirányítással.

Petőfi Népe

Nemsokára indítják a bugaci nosztalgiavonatot: *Kecskeméttől a 46 kilométer hosszú szakaszt luxus kisvonaton tehetik meg a pusztalátogatók,* miközben gyönyörködhetnek a vidék híres gyümölcsöseiben, erdeiben és az étkezőkocsikban a táj étel-ital különlegességeit ízlelhetik. A régi kisvasút felújítását az érdekelt gazdaságok összefogásával már megkezdték. A tervek szerint a már kiépített vonalról vágány kanyarodik majd a bugaci csárdához, ahol lovasfogatok várják a kirándulókat. A nosztalgiavonat hétvégeken indul a pusztára.

Olajmunkás

A Dunántúli Kőolajipari Gépgyár MSZBT dízelszerelő szocialista brigádja jó kapcsolatot tart a MÁV nagykanizsai vontatási főnöksége *X. pártkongresszus* szocialista brigádjával. A felnőttek 8-10 éve fennálló szakmai kapcsolatát három éve kibővítették. A MÁV dízelszerelő tanulói saját munkaterületükön csak futó és középjavításokat végeznek. A szakma alaposabb megismerését szolgálja az a megállapodás, amelynek értelmében *a végzős MÁV-os tanulók 4-5 fős csoportokban 5-5 hetes DKG-s gyakorlaton vesznek részt a VIII-as üzemben.*

Vas Népe

Lényegében befejeződött a *Kőszeg* és *Szombathely* közötti vasúti pálya korszerűsítése. A korábbi 12 tonna tengelynyomású síneket 21 tonnásokra cserélték ki. Ez azt jelenti, hogy nagy raksúlyú szerelvények közlekedhetnek a vonalon. Gyorsabb lett a személyforgalom is: az óránkénti *30-ról 60 kilométerre nőtt a sebesség.* A 27 perces menetidő szinte HÉV-szerű ingajáratokat tesz lehetővé.

A korszerűsítés során a kőszegi állomáson magas peron épült a II. és a III. vágányok között. Új térvilágítást kapott a pályatest, vonalkábelt fektettek le az alsó szakaszon, amely a fénysorompók működését szabályozza.

Az idén ünneplik a centenáriumát a két város közötti vasúti forgalom megindulásának. Ami még hátravan: a kőszegi állomásépület felújítása.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

A 103-as számú őrház lakója

Már évekkel ezelőtt „elsíráttam" a vasúti őrházakat. A MÁV-nak egyre kevésbé van szüksége ezekre az őrhelyekre, hiszen — mint sok minden más ebben az országban — az utóbbi két évtized során a vasút is korszerűsödött. A villamos, vagy a dízelmozdonyok vezetőinek biztonságérzetét ma nem a bakterházak előtt álló őr tisztelgése jelenti. És mégis (divatos szóval élve) nosztalgiát érzek egy-egy vasúti őrház láttán. Az meg külön öröm, hogy még lakottan is találok ilyet.

Körmend és Szentgotthárd között, a 8-as műúton robogva láttam meg a 103-as számú őrházat.

— *Ott még élet van!* — mondom a fotós kollégámnak. — Menjünk oda!

Az udvaron népes szárnyas jószág kapirgál és az őrháztól egy hajintásnyira ember szorgoskodik a kertben.

A lakó: *Vadász István* 70 éves nyugdíjas, vasúti őr.

— *Megengedték, hogy továbbra is itt lakjak* — mondja megilletődve az öregember — *és hogy használhatom ezt a kis földet is amit 43 évi szolgálati időm alatt munkáltam.*

— Történt-e ez alatt a 43 év alatt valami különleges esemény István bácsi?

— Nem tudok ilyenről kérem. Én a szolgálat után mindig azt jelentettem a feletteseimnek, hogy minden rendben.

— Dehát a szolgálati ideje kezdetén, a második világháború során itt csaták dúltak. Nem messze van Nemesnedves, ahol emlékmű jelzi, hogy a helység utolsóként szabadult fel.

— *Lövöldözések voltak.* Mellettünk, a műúton vonult a rengeteg tank, gépkocsik, katonaság, aztán békesség és nyugalom lett. A vasúton is hamarosan megindult a forgalom.

Vajon hány kilométert gyalogolt a sínek között 43 év alatt (Karff István felvétele)

— Az őrháztól egy kilométernyire van az országhatár. Nem vetődtek erre disszidensek, határsértők?

— *Akadt ilyen eset is, de hát ez nem ránk tartozott, se nem a vasútra, hanem a határőrségre. A katonákkal mindig jó barátságban voltam, most is. Télen a járőrök be-bejöttek melegedni, nyáron a gyümölcsfák alatt hűsölni. De én a vonatokat figyeltem. Aztán amikor vonalőr voltam, a pályát, a sineket.*

— És nem történt soha semmi különös.

— Nem, kérem szépen. Engem azért állítottak ide 1940-ben, hogy ne történjen itt semmi. Hogy a vonatok szabadon jöjjenek, menjenek.

— A gyerekkorát hol töltötte?

— *Bakterházban születtem, Egyházasrázocon. Ott is nevelkedtem. De már a nagyapám is vasútépítő munkás volt.*

— És az ön gyerekei?

— Sajnos, csak egy fiúnk van. Az is Szombathelyen lakik, nős ember és cukrász. Emiatt a feleségemmel bánkódtunk egy keveset, mármint azért, hogy nem vasutas lett a fiúnk, de van két szép unokánk, néha meglátogatnak és nagy izgalommal figyelik a robogó vonatokat. Én ilyenkor azt remélem, hogy legalább az egyik egyszer majd a vasút szolgálatába lép.

— Nem lenne jobb mégis beköltözni a faluba, hiszen így három kilométerre kell menni vásárolni.

— *Nem. Megszoktuk mi ezt a feleségemmel. Itt vagyunk otthon.* Ha valamelyikünk elköltözne innen, hát... akkor a másiknak is menni kell... de úgy gondolom, hogy már csak a temetőbe...

Búcsúzás után hazafelé robogva elgondolkodom Vadász István életén, sorsán, hűségén. A 103-as számú őrházhoz való ragaszkodását, ahol 43 esztendő során semmi különös esemény nem történt, csak az évek szálltak el felette. Csak megöregedett, elhasználódott becsületben, ott, ahová sorsa, hivatása állította.

Szöveg: **Dávid József**

ANYA GYERMEKÉVEL

Fazekas Lajos

Anyám

Gyümölccsel voltak terhesek a fák.
Anyám már szíve alatt hordozott,
és fékeztem minden mozdulatát,
hisz sürgős, nehéz dolgokhoz szokott.

Féltett engem. S kis domb-hasán kezét
— talán így — összekulcsoltan pihent,
rám gondolt, s talán mondott is mesét
erős fiának, akkor is, ha ment.

Ilyen mind, ilyenek mind az anyák;
— mindegyikben találtam hasonlót, —
féltő mind, szép, vagy dúdolva-boldog.

De egyformák-e gyümölccsel a fák? —
Ők szépítik a tájat, a földet;
csak az ősz teszi komorrá őket.

Mint zászlókat vivő menetelők

Lobognak a májusi ágak:
zöld lobogói a világnak.

De pirosan már, a gondos kertek
virág-lobogókkal integetnek;

és színesen is, végtelen mezők,
mint zászlókat vivő menetelők.

Zúgnak a dús májusi lombok,
miket a friss hajnal kibontott.

És zengnek, már napkeltétől zengnek
a madarak — az ünneplő embernek!

Vasútmodellezők közgyűlése

A *Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete* április 16-án tartotta idei közgyűlését. *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, az egyesület elnöke üdvözölte a megjelenteket.

Az elmúlt év munkájáról szóló írásos beszámoló és *dr. Phersy Ferenc* főtitkár kiegészítője kiemelte, hogy a legjelentősebb hazai esemény a vasutas-szakszervezet Ferencvárosi Művelődési Központjában rendezett kiállítás és verseny volt, amelyet mintegy 20 ezren tekintettek meg. Ismét bebizonyosodott, hogy a szakszervezettel és a MÁV-val való hatékony együttműködés hasznos. A kiállítás sikeréhez jelentősen hozzájárult a Televízió és a sajtó, amely méltatta a bemutatott anyagot. Ehhez kapcsolódóan rendezték meg a *„Magyar vasútvillamosítás 50 éve"* című, Kandó Kálmán és követőinek életművét bemutató modellversenyt. Ezen kívül természetesen vidéken is több lehetőség nyílt terepasztalok és kismodellek kiállítására.

A külföldi kiállítások közül említésre érdemes a csehszlovákiai *Brnóban* és a svájci *Baselban* rendezett bemutató, amelyeken az egyesület számos modellt sikerrel szerepeltetett. A nemzetközi kapcsolatokat több országban folytatott tárgyalások útján erősítették.

A közgyűlés több hozzászólója az előterjesztett munkaterv és költségvetés tárgyalása során annak adott hangot, hogy az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani a propagandára.

Örvendetes és egyúttal hazánk e vonatkozású sikerét, az egyesület rangját, hírnevét is mutatja, hogy a MOROP *(Európai Vasútmodellezők és Vasútbarátok Szövetsége)* ez év októberében Budapesten tartja nemzetközi kongresszusát, előreláthatóan mintegy 15 ország részvételével.

H. K.

— Befejeződött az oktatás. A Hatvan—Salgótarjáni pályafenntartási főnökség területén befejeződött az 1982/83. évi szakszervezeti politikai oktatás. Nyolc szolgálati helyen összesen 166 dolgozó ismerkedett az időszerű belpolitikai kérdésekkel. A legaktívabb hallgatók könyvjutalmat kaptak.

Kubai vendégek a műsoros esten

KÖZMŰVELŐDÉS A FERENCVÁROSI MUNKÁSSZÁLLÓN

A ferencvárosi négyszáz személyes munkásszálló kultúrterme április 21-én operaáriáktól, operettdaloktól, magyarnótától visszhangzott. A nézőtéren ezúttal nemcsak az ott lakók, hanem Kubából érkezett barátok és vendégek is ültek. A szálló vezetősége ezt a műsoros estet a búcsúzás, illetve az ismerkedés jegyében szervezte. Az előzménye: *Elpidio Alvarez*, a Kubai Nagykövetség kulturális attaséja már korábban is részt vett Ferencvárosban műsoros esten. Egy alkalommal pedig, amikor főzési versenyt rendeztek, a vendég a zsüri elnöki tisztét töltötte be. A követség vezető munkatársa hamarosan visszatér hazájába. Ezért kérte a szálló vezetőségét, hogy elbúcsúzhasson, mint mondta a számára rokonszenves vasutasoktól. Az alkalomra Elpidio Alvarez magával hozta utódát *Silvia Alfonso Casolat.*

A barátokat és vendégeket *Igricné Pásztor Mária* kalauzolta, akik igazi csodálatta. hallgatták *Szabó Ferencet, Maróth Nórát, Maszkó Katalint,* az Állami Operaház énekeseit.

A műsor után baráti beszélgetések közepette ejtettünk szót a szálló kulturális és sport tevékenységéről. Ezzel kapcsolatban *Bajnóczi János*, a szálló vezetője elmondta, hogy a zenés rendezvény náluk egyáltalán nem számít rendkívüli eseménynek. Mindent megtesznek annak érdekében, hogy hetenként legalább két műsoros estet szervezzenek a szálló lakóinak. A programot úgy állítják össze, hogy azokban mindenki megtalálja azt, ami érdekli. Most is ott volt például *Lévai József* alezredes, a Honvédelmi Minisztérium munkatársa, aki azért jött el, hogy megérdeklődje: milyen katonapolitikai témára kíváncsiak a vasutasok? (A főtiszt egyébként három hét múlva tart majd előadást.)

A szállóban az idén tartott rendezvényeknek talán az országos kulturális központok is megirigyelhetnék érdekességét, művészi értékét egyaránt. Csupán néhányat az elmúlt hónapokban rendezett műsorból: *Hofi-est, Cheller Károly* kígyóbűvölő bemutatója, természetesen igazi óriáskígyóval. biliárd- és asztaliteniszverseny, karatebemutató, írók olvasó találkozó *dr. Bágyoni Attila* orvos-íróval, sakkszimultán *dr. Kas Ritával*, főzőverseny és még hosszan lehetne sorolni az érdekesebbnél érdekesebb műsorokat.

Bajnóczi János azt is elmondta, hogy vasutasok mind többen kapcsolódnak be a szálló kulturális és sport munkájába. Nemrégen például alakult egy harminckét tagot számláló amatőr zenei klub. A könyvtárnak már kétszáz állandó látogatója van, és csaknem húszra tehető azoknak a száma, akik rendszeresen segítkeznek a műsorok, a rendezvények előkészítésében. Társadalmi munkában csinálták meg például a színpadot, a hozzá tartozó függönyt és a világítást. A kulturális programokkal, a szálló vezetőségének az a célja, hogy az ottlakók minél szélesebb körben megismerhessék a művészetet, a világpolitikai és gazdasági eseményeket, de ezeken keresztül emberileg is közelebb kerülnek egymáshoz.

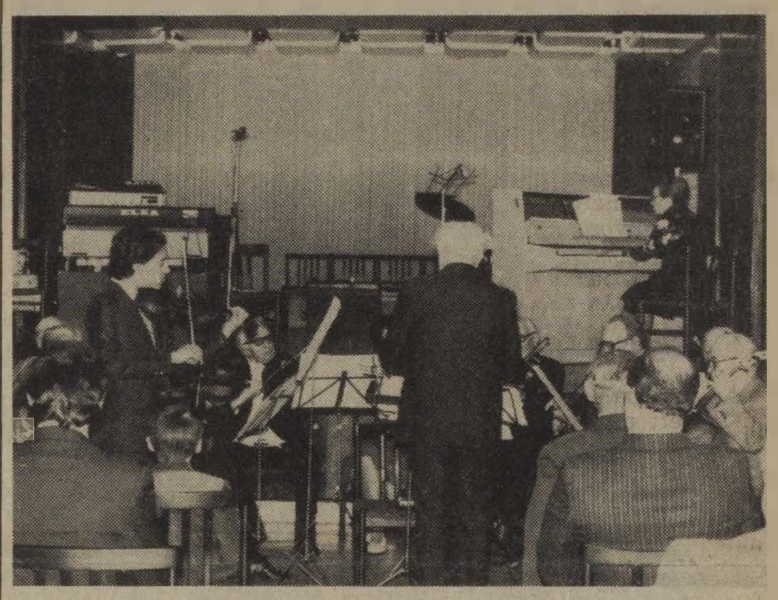
A műsor, majd a baráti beszélgetések után az új kubai attasé megígérte, hogy elődjéhez hasonlóan ő is többször ellátogat majd Ferencvárosba, a vasutasok közé.

(séra)

Növendékek hangversenye

Régi hagyomány már, hogy a Vasutasok Szakszervezete zeneiskolájának hallgatói nyilvános hangversenyen is bemutatkoznak a közönségnek. Legutóbb április 15-én, a MÁV vezérigazgatóság kultúrtermében rendezték a növendékhangversenyt. A színvonalas műsort *Stark Tibor* vezette.

A zeneiskola klasszikus, népi- és tánczene főtanszakainak legkiválóbb hallgatói léptek a közönség elé, és mutatták be produkcióikat, amelyek kielégítették a komoly, a könnyű- és a népzenekedvelők igényeit. Ezen a délutánon a közönség jól szórakozott, a tanárok pedig — köztük *Bojtor Imre* zeneiskolaigazgató, *Harmat László* művészeti vezető — újabb tapasztalatokat szerezhettek tanítványaik képességeiről, tudásáról.



Ezen a vizsgán a hangszer nyelvén válaszol a diák

A széksorokban szülők, hozzátartozók feszült figyelemmel hallgatják a vizsgázókat
(Laczkó Ildikó felvételei)

HARMINC ÉVE

Virágok között a kertészetben

Az idei nőnapon a MÁV vezérigazgatóságon rendezett, kitüntetéssel egybekötött ünnepség sokáig felejthetetlen élmény marad a meghívottaknak. Nemcsak a kitüntetés előtti izgalom okán. A terembe lépőket káprázatos virágcsokrok látványa fogadta. Ezeket mind *Dudás Lajosné*, a MÁV Kőbányai Kertészetének dolgozója készítette.

— *Nem először végeztem a terem díszítését, de most valahogy izgatottabb voltam, mint máskor* — emlékezik vissza március 8-ára a már ősz be csavarodó hajú asszony. — *S amikor befejeztem a csokrok kötését gyorsan átöltöztem és leültem a kitüntetésre váró asszonyok közé.*

Csokrok rendelésre

Míg beszélgetünk sem áll meg a keze — szegfűket, fréziákat válogat, s köt csokorba — rendelésre. Igazuk lehet azoknak, akik azt állítják, a virágkötészetet tanulni nem lehet, ehhez érzékre és ízlésre van szükség.

— Amikor elküldtek továbbképzésre, sohasem rajzoltam vagy írtam le azt, amit láttam. Inkább azt próbáltam ellesni, hogyan kötik ott a csokrokat.

Több mint harminc esztendeje dolgozik egy helyen, a vasúti töltés és a vásárváros mögött megbúvó kőbányai MÁV kertészetben. 1950 áprilisában vette fel először a kiskapát, hogy ápolja az akkor még földbebúvó melegházban levő növényeket. Még ma is akad egy belőlük; közvetlenül az irodaépület mellett szerénykedik ez a szaporító. A néhány lefelé vezető lépcső után bizony meghajolva lépünk az egykoron modernnek számító üvegházba. Még mindig ott van a csatorna, ahonnét a meleget kapták a növények.

— A ház elejéről fűtötték fával, szénnel ezeket a házakat — magyarázza Dudás Lajosné. — A csatorna aztán elvitte mindenhová a meleget. Most már itt is központi fűtés van.

Itt Kőbányán cserepes virágokat tenyésztenek. Innen kerülnek a MÁV Vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság irodáiba a kedves, otthonos hangulatot árasztó szobanövények, s a nagyállomásokhoz a kőedényekbe az egynyári virágok. A csokrokhoz Hatvanból érkezik a virág. A mostani szállítmány mintha gyöngébb lenne a szokásosnál — forgatja a bólogató fejű szegfűket, s rögtön kész a szakszerű magyarázattal:

— *Ha ilyenkor tavasszal hirtelen meleget kap a növény és hozzá sok vizet, a levegőről sem szabad elfeledkezni. Különben könnyen eltörik a szára.*

Segédmunkásként kezdte, majd betanított munkán már a kötészettel ismerkedett, a szakmunkás-tanfolyamon pedig ezt tanulta. Azóta is ezzel foglalkozik ugyanolyan lelkesedéssel, ahogyan az első csokrot összeállította. Munkatársai néha-néha belesnek az ablakon, s nézik hogyan dolgozik.

Kiváló munkáért

Míg átkísér a vezető irodájába magáról beszél:

— *Vasutas családból származom, a nagyapám is az volt.* Igaz, már nem emlékszem, mit csinált. Mindenesetre az apám is itt dolgozott, aztán beajánlott engem ide a kertészetbe. Micsoda öröm volt akkortájt, hogy egyáltalán fölvettek. Aztán férjhez mentem, született egy kislányom és tizenöt éve addig jutottunk, hogy végre beköltözhettünk Pestre, ahol építettünk egy családi házat. Nehéz volt bejárni, gyereket nevelni, a háztartást ellátni, de most ha kiülök a kertbe, úgy érzem megérte ennyit küszködni.

A *Kiváló Munkáért* kitüntetést már megelőzte néhány elismerés. A kollektíva is megtisztelte bizalmával, tizenkét esztendeje szakszervezeti bizalmi.

Merva Magdolna a kertészet vezetőjének helyettese is nagy elismeréssel szól Dudás Lajosné munkájáról:

— *Nagyon büszkék vagyunk rá. Azt hiszem rajta keresztül az egész kertészet munkáját elismerték.*

A kertészet életében ez az esztendő nagy változást hozott; eddig elsősorban a belső díszítés volt a feladatuk; ezenkívül természetesen hozzájuk tartozó pályaudvarok és vonalak rendben tartását sem hanyagolhatták el. Idén viszont az eddig négymillió forint helyett csak 2,8 millióért termeszthetnek cserepes virágokat.

— *Persze ezzel még nem lesz kevesebb a munkánk* — teszi hozzá gyorsan a meglepően fiatal vezetőhelyettes. — Ahogy felemelték a menetjegyek árát, úgy nőtt az igény a kulturált utazás iránt. És azt hiszem ez érthető. Az utazáshoz pedig hozzátartozik a szép, rendezett park az állomás körül és a kőedényekkel díszített váróterem.

Büszke a változásokra

A kertészetben szépen fejlődnek azok a palánták, amelyek május közepétől, ahogy elmúlnak a tavaszi kiszámíthatatlan fagyok, díszítik az állomásokat. Más palánták is nevelődnek az üvegtetők alatt. Április negyedikét például különleges virágokkal feldíszítve várták a budapesti nagyállomások.

A beszélgetés után *Dudás Lajosné* elkísér. Büszkén mutatja, hogy mi változott az eltelt évtizedekben a kertészetben.

— *Sokáig lavorban mosdottunk egy széllel bélelt faépületben. Most már szép zuhanyozónk, öltözőnk van. És egy kifőzésből meleg étel is kerül mindennap az asztalunkra.*

Hirtelen szél támad. Az ég elsötétül és váratlanul megered az eső. Az asszonyok sietősen szétszaladnak, betakarni a növényeket, becsukni a nyitva levő ajtókat, hogy védjék, óvják a környezetünket megszépítő virágokat.

Lakatos Mária

Siófoki randevú

Versmondó vasutasok

A siófoki vasutas üzemi művelődési bizottság 1979 tavaszán hirdetett először József Attila szavalóversenyt a vasutasok részére. Nem várt érdeklődés követte a felhívást, hiszen harminc, költészetet kedvelő vasutas ment verset mondani a Balaton-parti városba.

Ma már mondhatjuk, hogy hagyománnyá érlelődött a vasutas versmondók siófoki randevúja. S hogy a költészetet kedvelők tábora növekszik, azt az idei szavalóverseny reprezentálta leginkább. Most első alkalommal került sor országos méretű versengésre, hiszen Békéscsabától Sopronig, Barcstól Budapestig félszáz, lírát szerető vasutas állt ki a pódiumra. Közülük a legjobb tizenöt mehetett el az április 15-i döntőbe, hogy a Dél-Balatoni Kulturális Központ színháztermében egy József Attila- és egy szabadon választott verset elmondjanak.

A vendégeket *Biró Sándor*, a siófoki állomás főnöke, az üzemi művelődési bizottság társelnöke köszöntötte. A zsüri elnöke *Tüskés Tibor*, József Attila-díjas író volt. A közönség harminc szép verset hallgathatott meg. A zsüri pontozása alapján a győztes *Tóth Lajosné*, Szentes állomás munkaügyi előadója lett. A második helyen végzett *Szatmári László*, aki Nyíregyházáról érkezett. A harmadik helyezést *Baranyáné Bús Ágnes*, Siófok állomás dolgozója szerezte meg.

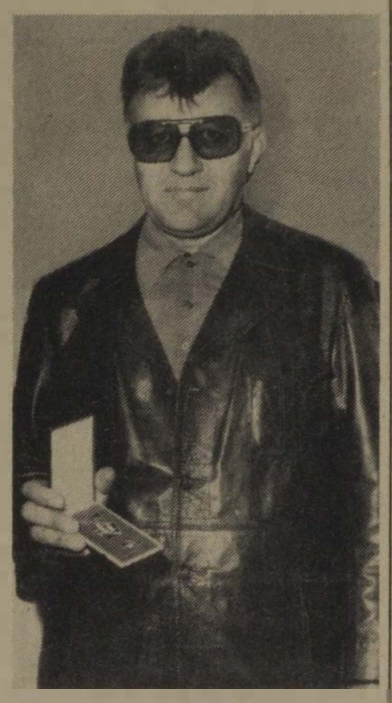
A versenyzők oklevelet és tárgyjutalmat, a győztesek pénzjutalmat kaptak.

N. T.

Újítási kiállítás Békéscsabán

A Szakszervezetek Megyei Tanácsa, az MTESZ és a KISZ megyei bizottsága Békéscsabán április 14-től egyhetes újítási-találmányi kiállítást szervezett. A megnyitót *Irházi Lajosné*, az SZMT vezető titkára tartotta, aki egyebek között elmondta, hogy a megyében tavaly 4400 dolgozó 3200 újítást nyújtott be. Ennek 60 százalékát fogadták el a vállalatok, s nagy részüket be is vezették. Megállapította, hogy a népgazdaság minőségi fejlődése, rugalmassága döntően a felkészült, változásokra és változtatásokra képes emberek függvénye. Az újítók, a feltalálók azok az emberek a munkahelyeken, akik állandó önképzéssel, ismereteik korszerűsítésével újabb és újabb meglodásokat keresnek a munkafolyamatok egyszerűsítésére, a balesetek elhárítására vagy éppen takarékossági célból, és így hasznosak a szűkebb és a szélesebb közösségnek.

A rendezvény szervezői elismerésben részesítették a legnagyobb hasznot hozó újítások alkotóit. Ez alkalommal kapta meg a Kiváló újító kitüntetés arany fokozatát *Pardi Zsigmond*, a MÁV Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség autómotor szerelője, akinek eddig már 53 újítását fogadták el.



Pardi Zsigmond
(Császár Lajos felvétele)

Pardi Zsigmond elmondta, hogy 27 éve dolgozik a jelenlegi munkahelyén. Legutóbb a fűrészgép tengelyfelújításának az új módszerére tett javaslatot, amely most elbírálás alatt áll. Szeretné, ha ezt az újítását országosan is bevezetnék.

Pásztor Béla

Az újító vezető mérnök

Rácz Zsigmond mérnök főtanácsos, a nyíregyházi pályafenntartási főnökség vezető mérnöke *kiváló újító*. Ennek a kitüntetésnek az arany fokozatát tavaly kapta meg.

— A műszaki feladatok megoldása közben szinte elkerülhetetlen az újítás, a gyorsaságot és gazdaságosságot segítő ötletek alkalmazása — mondja. — 1977-ben neveztek ki a nyíregyházi pft. főnökség vezető mérnökének. Azóta az újítások elbírálása is az én feladatom. Amikor ebben a beosztásban elkezdtem a munkát, a vonalak műszaki állapota nagyon elhanyagolt volt. A szerencsi vonalon például állandó volt a sebességkorlátozás. Tenni kellett valamit.

Rácz Zsigmond, munkatársaival együtt igyekezett egyszerűsíteni és gyorsítani a technológiát, amelyből több újítás született. Kétszer is meggondolták, hogy mire és mennyi pénzt használjanak fel. Takarékosan gazdálkodtak. Példát is említ:

— Az útátjárók síncseréje miatt egy napi vágányzár 93 ezer forintba került. *Kidolgoztunk egy olyan technológiát, amellyel vágányzár nélkül végezhettük el a munkálatokat, beleértve a teljes ágyazatcserét is.* Társújítóként részt vettem a tokaji Tisza-híd átépítésében is. A műszaki kollégákkal együtt hasznosítottuk a fizikai munkások ötleteit, hiszen segítséget nyújtottunk a rajzolásban, az újítás kidolgozásában. Kiemelkedő szerepe van ebben *Ligeti László* újítási ügyintézőnek.

A nyíregyházi pft. főnökség 1982. I. félévében a harmadik helyet szerezte meg az igazgatósági szintű újítási versenyben.

Nagy Béláné

Ankét az áruvédelemről

A szegedi vasútigazgatóság üzemviteli osztályának szervezésében március 31-én áruvédelmi ankétot tartottak Békéscsabán a körzeti üzemfőnökség oktatási központjában.

Valkó Pál, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség vezetőjének megnyitója után *Dombóvári András*, a szegedi igazgatóság üzemviteli osztályának munkatársa részletesen ismertette a MÁV hálózatán történt árukárokat, azok forintértékét.

Elmondta, hogy valamenynyiünk feladata az árukárok megelőzése és e munkánk már a helyes kocsikiválasztással elkezdődik, majd a rakodási szabályok betartásával, a pontos mérlegeléssel, a tolatási műveleteknél a kocsik kíméletes kezelésével folytatódik és a számadással együtt érkezett hiánytalan árukiszolgáltatással, a tiszta, sértetlen teherkocsi-visszavétellel zárul.

Példaként említette, hogy a 900-as vonalon, *utazó rendészeti szolgálatot vezettek be.* Ez az ellenőrzési mód eredményes, ezért javasolta a 600-as vonalon is bevezetésre. Szólt még a rendőrségi bejelentésekről, a kocsi elhurcolásokról.

A fuvarjogi perekkel kapcsolatos tudnivalókról *dr. Lakatos Lajos*, az igazgatási és jogi osztály vezetője beszélt. Megtudtuk, hogy a perek során általában eredményesen képviselik a MÁV érdekeit. A továbbiakban szólt a társadalmi tulajdon, az áru- és vagyonvédelemről, a vasutas dolgozók munkafegyelméről.

Az ankét Valkó Pál körzeti üzemfőnök zárszavával ért véget.

Zacharidesz Jánosné

Műszaki kocsimester

A Május 1. brigád vezetője

Greff József, a rákosrendezői körzeti üzemfőnökség műszaki kocsimestere 1950-ben lépett a vasút szolgálatába. Hamarosan sokak által ismert közéleti ember vált belőle. A vasutasok úgy ismerték meg, mint akit érdekelnek a mások gondjai, hajlandó szót emelni a közösség érdekében. Ezért választották meg a szakszervezeti bizottság tagjának is. Ebben a funkcióban egy évtizedig tevékenykedett.

Huszonöt évvel ezelőtt — amikor kibontakozóban volt a szocialista brigádmozgalom —, élen járt a szervezésben. Maga is tizenöt éve vezetője a féklakatosok és kocsivizsgálók alkotta *Május 1.* szocialista brigádnak. És, hogy nem eredménytelenül vezeti a kis kollektívát, azt több arany és ezüst fokozatú kitüntetés is bizonyítja. Szakmai munkáját és közéleti tevékenységét tavaly Kiváló Munkáért kitüntetéssel ismerték el. A szabad idejének nagy részét társadalmi munkával tölti, hiszen ő a műszaki kocsiszolgálat pártalapszervezetének a titkára is.

— Jut azért idő a kikapcsolódásra, a szórakozásra — mondja. — Évente több alkalommal szervezünk kirándulást, amelyen a brigád valamennyi tagja részt vesz a családtagokkal együtt. Színházba és moziba is járunk, de azért a legfontosabb teendőknek természetesen a szakmai munkánkat tartjuk. *Sajnos utánpótlásgondokkal küzd a műszaki kocsiszolgálat is.*

A nálunk dolgozók átlagéletkora jelenleg 48-50 év. Néhány éven belül közülük is sokan nyugdíjba vonulnak. A fiatalok nem szívesen jönnek ide, mert sok a túlóra és a munkakörülmények sem a legjobbak. Szeretnénk azonban ezt a szakmát megismertetni a fiatalokkal, ezért a jövőben néhány iskolával felvesszük majd a kapcsolatot.

Tavaly, a rokkantak éve alkalmából a Május 1. brigád elsőként igyekezett segítségükre sietni a vasutas rokkantaknak. Kommunista műszakot szerveztek, és az érte járó pénzt — több száz brigádhoz hasonlóan — a budapesti MÁV Kórház balleseti utókezelő osztálya részére ajánlották fel. Munkahelyükön a régi, elavult tartózkodókat, melegedőket a közelmúltban lebontották, és a brigád tagjai részt vettek az új helyiségek telepítésében.

Jurkievicz Tibor

Honvédelmi munka Szegeden

Éves közgyűlésen értékelték munkájukat a szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ-klubok. A *Dr. Münnich Ferenc* Tartalékos Honvédelmi Klub legfontosabb feladatának a honvédelmi nevelőmunkát, a tartalékosok utóképzését és tájékoztató oktatását tekintette. E feladatot az elmúlt évben teljesítették. Utóképzésen valamennyi taguk részt vett, sikeres volt a hadifegyverlövészetük. Végrehajtották a THV-t, csapatunk ötödik lett a városi-járási döntőben.

Az MHSZ megalakulásának 35. évfordulója tiszteletére rendezett *Nekem szülőhazám* vetélkedőre jól felkészültek a tudásukat. Részvételi feltétel: *a csapatokban csak egyesületi pártoló tagok szerepelhetnek.* A bajnokság végén az első három helyezett csapat és a gólkirály értékes díjazásban részesül.

További érdekessége a versenysorozatnak, hogy a labdarúgó bajnoksággal párhuzamosan a sportoló szülők gyermekei részére, óvodás és kisiskolás korúaknak, az egyesület tornatanfolyamot szervez.

Sportolási lehetőségek egyesületi pártoló tagoknak

A Szolnoki MÁV-MTE tömegsportbizottsága újszerű sportolási, versenyzési lehetőséget kíván biztosítani az egyesületet támogató vállalatok, intézmények, dolgozóinak, valamint az egyesület pártoló tagjainak. Ennek érdekében kispályás labdarúgó-bajnokságot szervez. A nevezett csapatok április 9-től az előre elkészített sorsolás szerint, szombati napokon délelőtt 9 órától, az egyesület Vésző úti sporttelepén mérhetik össze

HÍREK

— **Kirándulás.** A szolnoki nyugdíjas csoport április 16-án kirándulást szervezett Budapestre. A tagok megtekintették a Közlekedési és a Szépművészeti Múzeumot, valamint az állat- és növénykertet.

— **Előadás.** A Duna a barátság folyója címmel előadást tartott a tapolcai Batsányi János Művelődési Házban dr. Jozsef Gal, a Magyar—Csehszlovák Baráti Társaság budapesti főtitkára. Utána a résztvevők megtekintették a művelődési ház halljában lévő — e témával kapcsolatos — fotókiállítást.

— **Cukrászbemutató.** Az Utasellátó Vállalat 37-es számú üzemegysége Hatvanban minden pénteken és szombaton árusítással egybekötött kiállítást rendez az állomás nemdohányzó várótermében. A lakosság és az utasok körében nagy sikere van ennek a kezdeményezésnek és a forgalomnövekedés miatt az Utasellátó is elégedett.

— **Határállomások** versenye. Somoskőújfalu és Fülek határállomások versenye 1952-ben kezdődött. Azóta minden évben értékelik az eredményeket. Az elmúlt esztendőben a somoskőújfalui vasutasok nyerték a vándorzászlót. Az 1982. évi eredmények értékelése után ismét ők lettek az elsők, és a vándorzászlót tovább őrizhetik.

— **Író-olvasó találkozó.** A hatvani vasutasok fiókkönyvtárában az állomás Jedlik Ányos szocialista brigádja író-olvasó találkozót rendezett, amelyen több szocialista brigád is részt vett. Vendégük Nagy Gáspár költő, a Magyar Írók Szövetségének titkára volt. A rendezvényen közreműködtek a Hatvani Irodalmi Színpad tagjai is.

— **Kiállítás.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága — a forradalmi ifjúsági napok alkalmából — kiállítást nyitott az állomás kultúrvárótermében. Az érdeklődők az alkotó ifjúság pályázaton legeredményesebben szereplő fiatalok munkáit — köztük az elsődíjas Latkócz Lajos reszortos — munkáit láthatták.

— **A nyugdíjasokért.** A sátoraljaújhelyi pft főnökség az elmúlt hónapokban — a brigádok felajánlása nyomán 130 idős nyugdíjasnak összesen 63 500 forint segélyt adott. A kommunista műszakokért járó pénz szétosztásában részt vettek a brigádvezetők is.

— **Névadó ünnepség.** Április 9-én a KISZ-alapszervezet rendezésében csoportos névadóünnepséget tartottak Komárom állomás kultúrvárótermében. A hét vasutas családnak és gyermekeiknek a rendezők vásárlási utalványt és játékokat ajándékoztak.

— **Ünnepi megemlékezés.** Lenin születésének 113. évfordulója alkalmából ünnepi megemlékezést tartottak a miskolci járműjavítóban. Zsebeházi Ferenc, az üzem pártszervezetének titkára méltatta a nagy gondolkodó érdemeit, munkásságát.

KÖZLEMÉNY

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete május 28-án 11 órakor a Keleti pályaudvar indulási oldalán levő I. emeleti kultúrteremben tartja 86. évi rendes közgyűlését, amelyre valamennyi tagot szeretettel vár az

egyesület választmánya

Halálozások

Április 8-án, 61 éves korában meghalt Zsidó József, a vasutasszakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának nyugdíjas revizora. 1940-ben lépett a vasút szolgálatába. Forgalmi szolgálattevőként és oktatótisztként tevékenykedett, majd a MÁV Kórház szbtitkára, később gazdasági ellenőre lett. Dolgozott a budapesti területi szakszervezeti bizottságon is. 1960-tól 1977-ig a mátraházi vasutasüdülő vezetője, majd a pénzügyi és gazdasági osztály revizora. Ebben a beosztásban dolgozott nyugdíjazásáig. Lelkiismeretes munkájáért több elismerés, köztük a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozata és a Kiváló Munkáért kitüntetés is fémjelzi.

Temetése május 3-án lesz az Óbudai köztemetőben.

Április 10-én, 61 éves korában váratlanul elhunyt Lehoczki Oszkár, testvérlapunk, az Építők Lapja felelős szerkesztője. Hamvasztás utáni temetése május 5-én lesz a Megyeri temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 100 négyzetméteres, háromszobás, teljesen felújított, korszerű fűtésű, komfortos, kertes, garázsos budapesti MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Az egyik székesfehérvári is lehet. Érdeklődni 8—17 óráig a 228-819-es telefonszámon.

Elcserélném Zuglóban a Filmgyárnál levő komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakásomat (gázkonvektor-fűtéssel) a fentinél nagyobb, utcai, egy- vagy másfél szobás komfortos, lehetőleg telefonos MÁV vállalati bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (Bp. VI., Népköztársaság útja 73.). Érdeklődni lehet: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszoba összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budafok központjában levő egy plusz két félszobás, 62 négyzetméteres, IX. emeleti, összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat (8 négyzetméteres erkéllyel) budapesti 2 plusz két félszobás összkomfortos vagy gázfűtéses lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi, szövetkezeti vagy OTP-társasház egyaránt érdekel. Zöldövezet, kertes ház előnyben. Érdeklődni lehet napközben a 34-28 vagy 228-487 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Bp.-Keleti pályaudvarral szemben levő komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi félkomfortos lakásra Budapest területén MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a délutáni órákban a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném családi ház jellegű kertes budapesti egy szoba, hálófülkés, 35 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Horváth, Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út, X. emeleti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

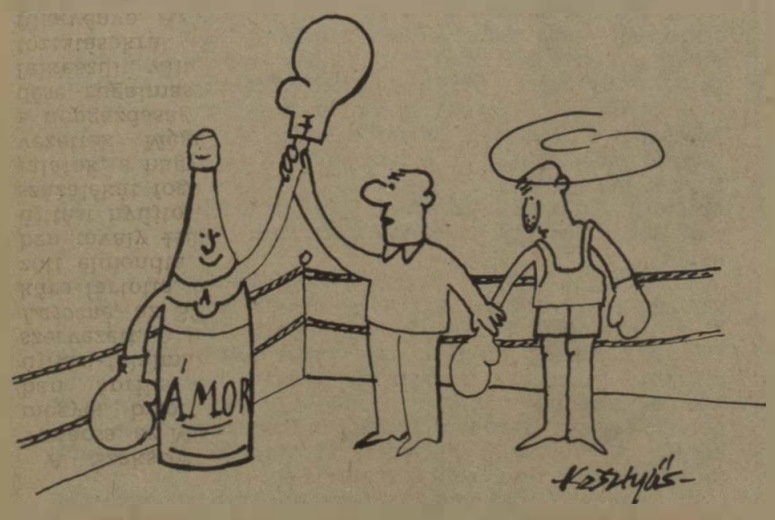
Elcserélném budapesti egy szoba összkomfortos, 31 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapesten a III., XVII., XVIII. kerületben vagy vidéki hasonló, vagy másfél, kétszobás lakásra. Cím: Szitás Ferenc, Budapest VIII., Kőbánya u. 18. fszt. 30.

Elcserélném rákospalotai egy plusz két félszobás, telefonos, V. emeleti MÁV-bérlakásomat, a Déli pályaudvar környékén, egy szoba komfortos, személyzetis vagy nagyobb garzonra. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

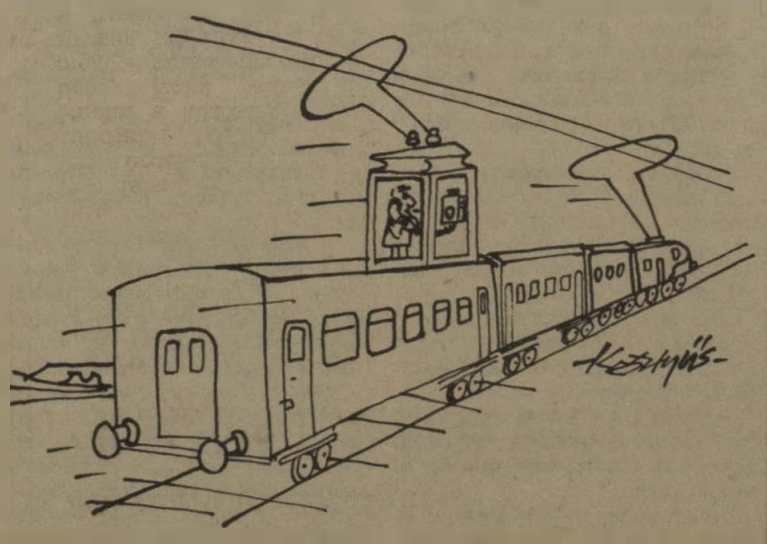
Elcserélném Budapest I. kerület, Avar utcai, 53 négyzetméteres, 2 szobás komfortos, földszintes MÁV-bérlakásomat hasonló kisebb vagy nagyobb tanácsi lakásra aktív vasutas dolgozóval, lehetőleg Budán. Érdeklődni a 658-364 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Mozdonyfűtő u. 1,5 szoba komfortos, kertes MÁV-bérlakásomat hasonló komfortfokozatú, lehetőleg belvárosi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 641-531 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vini Ferenc
Szerkesztőség:
1088 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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—1978. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6900



Kiütéssel győz, Ámor!



Új szolgáltatás
Kesztyűs Ferenc rajzai

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — ÁRA: 1,20 FORINT — 1983. MÁJUS 16.

A tartalomból:

Milyen a jó bizalmi? (2. oldal)

A felnőttoktatás tapasztalatai (3. oldal)

Az új vonatszámozásról (4. oldal)

Nosztalgiavonat (5. oldal)

Mit ad a szakszervezet?

Huszonhatmillió szociális célokra

A közösség pénzével gazdálkodni felelősségteljes feladat

Szakszervezetünk minden évben költséggazdálkodási tervet készít a következő évre, és évente megvizsgálja az előző évi költségvetési terv megvalósítását. *A pénzgazdálkodás mindig fontos szerepet játszott a szakszervezeti bizottságok életében is, hiszen ettől függ a dolgozók szociális segélyezésének mértéke.* A szervezettség, a tagdíjfizetés alakulása pontosan mutatja a választott testületek, tisztségviselők munkájának színvonalát is.

Az a tény, hogy dolgozóink 97,8 százaléka szakszervezeti tag és a tagdíjfizetési készség 98,4 százalékos, *bizonyítja, hogy szakszervezeti bizottságaink megfelelnek a tagság által támasztott követelményeknek.* Az önként vállalt tagdíjfizetés egyúttal az öntudat kifejezője, és azt is tükrözi, hogy tagságunk és a választott szervek között jó a munkakapcsolat, kielégítő színvonalú az érdekképviseleti, érdekvédelmi tevékenység, a gondoskodás a tagságról.

A múlt évi gazdálkodásról készült összesített mérleg adatai arra utalnak, hogy a nevelőmunka, a szociális, kulturális gondoskodás területein a politikai és pénzügyi tevékenység jó összhangja alakult ki. A rendelkezésre álló anyagi eszközökből *az alapszervezetek elmúlt esztendőben 26 350 000 forintot fordítottak szociális célokra.* Ezen belül 21 450 000 forintot fizettek a szakszervezeti tagoknak segélyekre. A valamilyen címen segélyben részesültek száma 36 632, a tagság 20 százaléka. A segélyezési munka javult, bár az egy tagra eső szociális segély összegével még nem lehetünk elégedettek.

A szakszervezeti mozgalomnak fontos feladata a kultúra és a művelődés támogatása is. Szakszervezeti bizottságaink saját könyvtáraik fejlesztésére 1 233 100 forintot, ismeretterjesztésre, agitációs és propagandamunkára 928 700 forintot, klubjaik működtetésére 2 482 500 forintot használtak fel. A tagdíjak jelentős hányada jutott tehát a tudást, a műveltséget gyarapító eszközök beszerzésére. Különböző társadalmi ünnepekre (nyugdíjas-búcsúztatók, gyermeknap, nőnap, fenyőünnep, stb.) 6 407 000 forintot használtak fel szakszervezeti bizottságaink.

A sportolási feltételek biztosítása is feladata a szakszervezetnek. Ilyen célra — *elsősorban tömegsport rendezvényekre — 1 380 700 forintot fordítottak.* Minden szakszervezeti tagnak tisztában kell lenni azonban azzal, hogy napjainkban nehezebbek a gazdálkodás körülményei, drágulnak a beszerzendő eszközök, anyagok, egy-egy intézmény üzemvitele, az üdülők fenntartása stb. A múlt évi gazdálkodásunk jól mutatja, hogy az eredményekért nemcsak többet, hanem másként és mást is kell tenni, mint eddig. *Rugalmasabban kell figyelembe venni a tagság jelzéseit, igényeit, mind szociális, mind kulturális és sportterületen egyaránt az anyagi eszközök felhasználása során.*

Pénzügyi mérlegünk tükrözi, hogy a mozgalom gazdálkodása tervszerű és takarékos. A befizetett tagdíjakat a tagság érdekében jó és hasznos célokra vették igénybe. A közösség pénzével gazdálkodni felelősségteljes feladat, ezért a jó gazda gondosságával kell arra ügyelni, hogy a felhasználások mindig találkozzanak a tagság egyetértésével.

Kitüntetési ünnepség május 1. alkalmából

Május 1. alkalmából — április 29-én, pénteken — szakszervezeti tisztségviselők kitüntetésére került sor a vasutas-szakszervezet székházában. Ebből az alkalomból *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára mondott ünnepi beszédet. Elöljáróban méltatta a munkásosztály legnagyobb nemzetközi ünnepének jelentőségét. Rámutatott: *május elseje sajátos, a munka és az emberi méltóság szülte ünnep*, olyan nap, amelyet a munkások szerte a világon megünnepelnek.

Koszorús Ferenc főtitkár átadja a kitüntetéseket

A központi vezetőség titkára beszéde további részében elismeréssel szólt azokról a tisztségviselőkről, aktivistákról, akik a szakszervezeti mozgalomban végzett kiemelkedő munkájukkal rászolgáltak az elismerésre.

Az ünnepi beszéd után *Koszorús Ferenc* főtitkár 75 tisztségviselőnek, illetve aktivistának nyújtotta át a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany és ezüst fokozatát. *(A kitüntetésben részesültek névsorát lapunk előző számában közöltük.)*

A vasút áprilisi szállítási teljesítménye

10 millió 399 ezer tonna áru és 19 millió 100 ezer utas

Áprilisban a vasút *10 millió 399 ezer tonna árut szállított.* Ezzel áruszállítási tervét 100,9 százalékra teljesítette. A többletszállítás abszolút értéke 96 ezer tonna. Az áruszállítási teljesítményekre kedvezően hatott a nem kocsiigényes nemzetközi szállítások megélénkülése. Az importáru-forgalom 9,5, a tranzit pedig 9,1 százalékkal volt magasabb a tervezettnél.

A belföldi áruszállításnál fordított a helyzet. A bázishoz viszonyítva 2, a tervhez képest 0,4 százalékos volt a lemaradás. Nagyobb mértékű 7,8, illetve 8,1 százalékos volt a csökkenés értéke az exportforgalomban.

A kocsiigényes *(belföldi, export, átrakásos import és tranzit)* áruszállítást áprilisban *a bázishoz képest 97,9 százalékra, a tervhez viszonyítva pedig 98,7 százalékra teljesítette a vasút.* A kocsiigényes szállításon belül szénből 4,5 százalékkal, kőből 0,4 százalékkal, cementből 1,6, cementgyártmányokból 13 százalékkal, téglából és cserépből 26,5 százalékkal kevesebbet, míg kavicsból 7,7, mészből 9,8 és műtrágyából 10,6 százalékkal többet szállított a vasút.

A záhonyi átrakótérség forgalma a bázishoz viszonyítva a rakva belépett széles nyomtávú teherkocsikat alapul véve 6,4 százalékkal emelkedett, az ezekben érkezett áruk mennyisége pedig 6,2 százalékkal volt több, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A ki-, illetve átrakás üteme megfelelt az érkezésnek, melynek következtében a kirakatlan széles nyomtávú rakott teherkocsik napi átlagos mennyisége 19,5 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségi mutatóinak nagy része javult, A vonatfeloszlatások eseteinek száma például 57,8 százalékkal, a gépre várások száma pedig 19,6 százalékkal csökkent.

A teherkocsik időbeni kihasználása a bázishoz viszonyítva javult, a tervhez képest viszont 4,2 százalékkal emelkedett. A statikus terhelés is jobb, mint az előző évben volt.

A korszerű tehervonati vontató járművek napi kihasználása kedvezően alakult. A mozdonyok napi futásteljesítménye villamos mozdonyok esetében 2,4 százalékkal, nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 0,1 százalékkal, míg kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 1,4 százalékkal volt magasabb, mint a bázisidőszakban.

Becsült adatok szerint áprilisban *a vasút 19 millió 100 ezer utast szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 88,4, a tervhez képest 99,5 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 87,8, illetve 99,9 százalékosan alakul.

A személyszállítás minőségét áprilisban — a bázist alapul véve — kismértékű fejlődés jellemezte. A menetrendszerűség hálózati szinten a tavalyival azonosan alakult, ám az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő 4,1 perccel csökkent. A legjelentősebb javulás a nemzetközi expressz-vonatok esetében volt, ahol a fajlagos késési idő az elmúlt év áprilisi 35,3 percről 28,7 percre csökkent.

MÁJUS 29-ÉN

Menetrendváltozás

Az idén május 29-én, 0 órától lép életbe a MÁV 1983/84. évi menetrendje, amely korántsem azonos feltételek mellett készült, mint a korábbiak. Ezúttal figyelembe kellett venni a menetjegyek árának emelését, a menetkedvezmények mérséklését és megszüntetését és ezek következményét. Jellemzővé vált a magasabb rangú vonatokról és kocsiosztályról az alacsonyabbra való átáramlás, hogy csak egy példát említsünk.

A naponta vonatra szálló 719 ezer utas évi 262 milliós átlaga is 100 millióval kevesebb mint 1974. évben volt. Természetesen mindez nem csupán a tarifa emelésének, hanem a korábban lendületesen fejlődő közúti közlekedés térnyerésének is kísérő következménye volt.

Az utasforgalom, a belföldihez hasonlóan, nemzetközi viszonylatban is csökkenő tendenciát mutat. Ezért ehhez kellett a vonatok közlekedését is igazítani.

Az *Orient expressz* Budapest—Dortmund közötti közvetlen kocsijárata, rövidített útvonalon Budapest—Würzburg között közlekedik, melyhez a MÁV Bécsig közlekedő étkezőkocsi-járata nyújt szolgáltatást.

A *Maestral expressz* nyáron, hetenként háromszor új fekvőhelyes kocsit továbbít Budapest—Zágráb—Róma között.

A nyári tengerparti turistaforgalomra jellemző, hogy az a főidényre korlátozódik és emiatt: az *Adriatica* expressz Budapest—Rijeka között: a *Varsovia expressz* Budapest—Varsó között csak főidényben közlekednek.

A tapasztalatok szerint a bolgár tengerpart vonzása erősödött, míg a román üdülők iránti igény mérséklődött. Követni kellett tehát az új utazási igényeket a menetrenddel is. Ennek megfelelően a *Pannonia expressz* várnai vonatrésze zsúfoltságát, a Lipcse—Bukarest közötti nyári vonatpár mindkét irányú kihasználatlanságát fel kellett ismerni. *Ezért a Pannonia várnai vonatrésze megszűnt és a vonat egész éven át Berlin—Szófia között közlekedik változatlan menetrendben.* Ám a nyári főidényben Berlin—Budapest—Negru—Voda—Kardam—Várna között a *Trakia expressz* vonatpár ismét közlekedik.

(Folytatás az 5. oldalon)

Nosztalgiavonat Újszegedről Battonyára

(Riport az 5. oldalon)

Adó-vevő rádiót kaptak az oroszlányi vasutasok

Az Oroszlányi Szénbányák Vállalatnál tavaly szeptember óta megduplázták a termelést. Ez azt jelenti, hogy vasúton a korábbi napi 3 ezer tonna helyett 5-6 ezer tonnát kell továbbítani. Ám a többletfeladat elvégzése ma már lényegesen könnyebb, mint a kezdetben volt.

Barossevich Jenő állomásfőnök elmondta, hogy javaslatára két pár kihasználatlan személyvonat közlekedését megszüntették, s már ez is nagymértékben csökkenti a zsúfoltságot. *Tongori Imre* vasútigazgató utasítására adóvevő rádióval látták el a tolatómozdonyokat, a kocsirendezőket, a váltókezelőket és a forgalmi szolgálattevőket. Az ezzel kapcsolatos oktatás már megtörtént, a rádiós összeköttetést május 9-én megteremtették. Ettől kezdve például egy kocsirendezőnek 4-5 kilométerrel kevesebbet kell gyalogolnia, mint azelőtt. A mozdonyok üzemanyag-takarékosságáról már nem is beszélve.

Az oroszlányi vasutasok most azt szeretnék elérni, hogy a felvételi épület mellett 80 méterre lévő távhővezetéket lecsatlakoztassák és azzal fűtsék az állomás épületeit. Ezzel nemcsak energiát takaríthatnának meg, hanem kényelmesebbé, kulturáltabbá tennék munkahelyüket.

S. R.

RENDHAGYÓ TUDÓSÍTÁS

Milyen a jó bizalmi?

Látogatás a keleti műszaki kocsiszolgálatnál egy évforduló ürügyén

A köznapok krónikása elöljáróban elnézést kér az alábbi rendhagyó tudósításért; kivált azért, hogy — néhány mondat erejéig — saját személyét helyezi előtérbe. E mentegetődző bevezetés oka, hogy éppen ma húsz esztendeje — 1963. május 16-án — jelent meg a *Magyar Vasutasban* írott első cikke. Két évtized nagy idő ugyan, de nem elég tekintélyes ahhoz, hogy holmi összegező visszatekintésre adjon módot, s arra késztesse a riportert: vegye számba, mi mindent látott-tapasztalt ezalatt (ami késik, nem múlik: megteszi majd a negyvenedik évfordulón, nyugdíjas tollforgatóként — 2003. május 16-án). Most olyképpen emlékezik, hogy oda látogat el ismét, ahol első alkalommal járt: az egykori keleti műszaki kocsiszolgálathoz — mai néven: *a Keleti Körzeti Üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálati üzemegységébe*. S arra kíváncsi ma is, amire akkortájt volt: hogyan élnek-dolgoznak az ottaniak, s miként vélekednek a bizalmiak ma a bizalmi munkáról.

Múlt és jelen

Idézet két évtizeddel korábbról:

„Hatan ülünk az szb parányi irodahelyiségében. Délután van, közeleg a műszak vége.

— Hogy milyen a jó bizalmi? — kérdez a kérdésre *Hrusz János* műhelybizottsági titkár. — Szerintem az a jó bizalmi, aki mindenkor élen jár a munkában, munkatársai ügyes-bajos dolgait nemcsak meghallgatja és szükség esetén a kérést továbbítja, hanem sürgetés nélkül, önként utánanéz, nehogy az ügyintézés elakadjon valahol a bürokrácia tekervényes útvesztőjében... *A jó bizalmi kérdezés nélkül is tudja, kinek milyen* otthoni családi problémája van. Harcol a munkakerülők ellen és már a kezdet kezdetén nemet mond minden olyan kívánságra, amely társadalmunk elfogadott szabályaival ellentétes.

A bizalmiak — *Kuti István, Hajdú Lajos, Nyári Ferenc* — egyetértően bólogatnak.

— *A jó bizalmi a csoportjának a munkában és a politikai kérdésekben egyaránt vezetője* — fűzi hozzá az elmondatokoz *Baki Károly* szb-titkár. — *Persze ez olyan feltétel, amelyeket — mi tagadás — kevesen képesek teljesíteni. Igaz, ez nem kis mértékben a szakszervezeti bizottságoktól függ.*"

Immár jelen időben.

Hatan ülünk egy parányi irodahelyiségben. Délután van, közeleg a műszak vége.

— Hogy milyen a jó bizalmi? — kérdez a kérdésre *Molnár István* főbizalmi.

— *Mindenekelőtt ismerje a saját szakszervezeti feladatait, legyen tekintélye és képes legyen arra, hogy mozgósítsa csoportjának tagjait. A gazdasági feladatokat éppúgy ismerje, mint a csoportvezető.* Ennek feltétele persze, hogy a műszakvezetéstől ugyanazt a tájékoztatást kapja és ugyanakkor, mint a vele partner gazdasági vezető. Így elkerülhető, hogy egy-egy feladatot másként értelmezzen a gazdasági, és másként a mozgalmi vezető. Ekkor képes naprakészen figyelemmel lenni minden feladatra. Tennivalói nem csekélyek, hiszen a létszámhelyzet is azt követeli, hogy a szociális létesítmények és a műhelyek karbantartását, felújítását maguk a dolgozók végezzék el. Így előbbre jutunk, mintha másokra várnánk.

Sorsok, változások

Visszatekintés az 1963-as cikkre.

Baki Károly, Hajdú Lajos, Hrusz György és *Kuti István* időközben nyugdíjba vonultak, s csupán *Nyári Ferencről* nem tudják a jelenlevők, hogy merre vetette sorsa (de remélik, hogy jó egészségnek örvend).

A megsárgult lapkivágás kézről kézre jár: a jelenlévők közül legrégebben — 1954 óta — itt dolgozó *Steer Lénárd* csoportvezető, s az elmúlt húsz esztendőben érkezettek: *Zarándi György*, a műszaki kocsiszolgálat főnöke, *Palkovics Géza* vezető mérnök, *Berényi István*, a kocsivillamossági és karbantartó részleg vezetője, valamint *Molnár István* (aki egyben a körzeti üzemfőnökség szb-elnöke is; foglalkozását tekintve művezető) a párhuzamokat keresik.

Mosolyt keltő megjegyzés: „*A javítóműhelyben hosszú évek óta beesik az eső, közvetlenül a villanydarukra*".

— Ma is beesik az eső — mondja Berényi István —, csak nem a villanydarukra, mert azok már nincsenek itt... Persze azóta történt itt egy s más, így a tetőt sok millió forintért kicserélték... Miért esik be mégis? Mert a csavarokat ahelyett, hogy becsavarozták volna: kalapáccsal beverték. Ott folyik be a víz. Ahol nagyon csorog, ott magunk szigeteltük körbe a hézagot.

„Az alvázasok korábban kaptak bakancsot, de néhány éve ezt a juttatást elvették tőlünk. Az elmúlt kemény télen sokszor térdig süppedtem a hóban, a cipőm beázott..."

Az alvázasok azóta megint kapnak bakancsot, de történt — és folyamatosan történik — egyéb is, hogy ne süppedjenek térdig a hóba. A karbantartó- és javítóvágányok melletti utakon, valamint az alvázasok munkaterületén hozzávetőleg ezer betonlapot helyeztek el — társadalmi munkában. Az anyagot a budapesti igazgatóság adta, a „kivitelezők" pedig a szocialista brigádok tagjai, s többen mások is. Az alvázasok e gondja négy éve oldódott meg, a közlekedési utakon most is el-elhelyeznek betonlapokat.

— *Szinte nem is lehet összehasonlítani a két évtizeddel ezelőtti állapotokat a maival* — legyint Steer Lénárd. — Akkortájt ha a tizedik ember bement a zuhanyzóba, hát' már kiálthatott: *hová lett a meleg víz?* Sokan pedig szinte vödrökből mosakodtak... S hol vannak már a faszerkezetű vagonok? Önhordós kocsiszekrények váltották fel őket, amelyek nem nyolcvan, hanem akár száznegyven kilométeres sebességgel is közlekedhetnek... és közlekednek is, ott ahol megfelelő a pálya. Mi itt lassan üzemmé lettünk.

Megnőttek a követelmények

— *Az itt dolgozók számára nem unalmas a munka, mert nincs két egyforma hiba* — szövi tovább e gondolatmenetet Molnár István. — Egy-egy új étkezőkocsi valóságos étterem, hűtőszekrényekkel, konyhával, a hálókocsi igazi kis szálloda, s nekünk itt mindenhez kell értenünk. Azok a kocsik amelyeket mi karbantartunk, három-négy nap alatt bejárják Európát, s az itteniek, szakértelmérről tanúskodnak.

Magasak a követelmények. *Negyedévente tízezer kocsi fut ki tőlük küldföldre*, s a terv szerint ezer kocsiból legfeljebb négynek szabad elromlania. Vagyis ha negyvennél több romlik el — nincs prémiumuk. Ám ha a tűréshatáron belül vannak, akkor sem intézik el egyetlen vállrándítással a hibát: *kiderítik, hogy ki dolgozott hanyagul, s indokolt esetben a fegyelmi eljárás sem marad el.* Hétszázan dolgoznak az üzemegységnél — szinte nincs olyan ipari szakma a műszerésztől a kárpítosig, amelyet ne képviselnének néhányan —, s ez a létszám a feladatok ellátásához éppen hogy elég. A karbantartók a tennivalókat tarották szem előtt, amikor 1982 elején átálltak a 12/36 órás munkarendre. Eleinte voltak ellenzői — ma már mások is örömest dolgoznának ekként. Mert igaz ugyan, hogy nincs kétnapos szabad hétvége, de a hét minden második napja szabad, s ezt különösen a vidéken lakók értékelik. Így több idő jut a ház körüli teendőkre.

— Ennek a munkarendnek gazdasági előnye van. *Ma egy-egy munkanapon, tizenkét óra alatt húsz-huszonkét kocsit tartunk karban... korábban ugyanennyi kocsira nyolc óra jutott.* Akkoriban a részlegvizsga két napot igényelt, hiszen egyszerre végzett a műhely és a kocsivillamossági részleg. Ma a műhelyben 15 óra 50-kor ér véget a műszak, majd este hatig a villanyszerelők elvégezhetik a nagyfeszültségű próbákat. A kocsi egy nappal hamarább kerül tehát forgalomba... Megszerettük ezt a rendet, az esti programra is jut idő, energia, s itt, a karbantartóknál lényegében megszűnt a fluktuáció. Igaz, a szakmunkások a többi részlegnél sem mozgolódnak annyira, mint a betanított meg a segédmunkások.

Átalakulóban a javítóműhely

Legtöbben magukénak érzik — magukénak érezhetik — az üzemet, mert valóban magukénak formálják. Miközben körbejárjuk az öreg csarnokokat, korszerű műhelyekbe köszönünk be: ők maguk alakították olyanokká, s szerelték fel sokat tudó, nagy értékű műszerekkel. Habár azt sem hallgatják el: *a műszaki korszerűsítéssel nem tartott lépést a technikai fejlesztés — nem tellett rá elég a forintokból.* De úgy vélekednek: ha a riporter nem a véletlen hozta „huszadik évfordulóján" látogatott volna el hozzájuk, hanem az ősszel, vagy egy-két év múlva — több újdonságot, még korszerűbb műhelyeket láthatna. Sok minden most van átalakulóban.

— *A személyszállítás évében megnőttek a követelmények, reflektorfénybe került a gazdálkodás... s ennek feltételeit igyekszünk segítséggel, meg önerőből is megteremteni.*

Munkájukat napról napra, külföldön és belföldön egyaránt az utasok tíz- és tízezrei minősítik.

Földes Tamás

Nemzetközi élet

Az NSZK-beli Wremenben tartotta ülését a vasutas szemináriumot előkészítő bizottság

A VII. nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumot előkészítő munkabizottság április 26-27-én az NSZK-beli *Wremenben* tartotta soros ülését. Az NSZK vasutasszakszervezete, mint a tanácskozás házigazdája a Bremeni Munkáskamara székházában látta vendégül 9 ország 15 vasutasszakszervezetének képviselőit. A tanácskozáson megfigyelői minőségben részt vettek a három nagy nemzetközi közlekedési szövetség küldöttei is.

Szakszervezetünket *Koszorus Ferenc* főtitkár és *dr. Fehérvári László* elnökségi tag képviselte. A megbeszéléseken a delegációk áttekintették azokat a kérdéseket, amelyek az 1984. április 9-13-a között Prágában megtartandó VII. nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumon napirendjén szerepelnek. A küldöttek egyetértettek abban, hogy a világ sok országában végbemenő műszaki fejlődés és a gazdasági nehézségek társadalmi követelményei erősítik a vasutasszakszervezeteknek azokat a törekvéseit, amelyek a vásárlóerő megvédésére, a munkaidő csökkentésére és a munkavállalók foglalkoztatásának biztosítására irányulnak.

A rendkívül aktív és széles körű vita után a küldöttek megegyeztek a témákban. Az eddigi hagyományoknak megfelelően egy-egy téma kidolgozására egy szocialista és egy nem szocialista ország vasutasszakszervezete kapott megbízást a következők szerint:

1. A gazdasági és műszaki változások következményei a vasutasok számára és a szakszervezetek ellenstratégiája *(Szovjetunió, Olaszország)*.

2. A vasutasok szociális körülményei *(NDK, Franciaország)*.

3. A Vasutasok szociális létesítményei *(Csehszlovákia, NSZK)*.

4. A nyugdíjasok ellátása, valamint a nyugdíjasokkal való foglalkozás szakszervezeti feladatai *(Magyarország, Anglia)*.

A témafelelős országok küldöttei megegyeztek abban, hogy a határozatképes előterjesztések kidolgozása érdekében *a jövő év február 14-16-a között Budapesten szerkesztőbizottsági ülést tartanak.* A tanácskozás befejezésekor, élénk vita után, a delegációk a következő elvi kérdéseket rögzítették:

A munkabizottsági ülés résztvevői a felsorolt témákban szükségesnek tartják a vasutasszakszervezetek közötti széles körű tapasztalatcserét, közös javaslatok kidolgozását és együttműködést az általuk képviselt vasutasok érdekében, anélkül, hogy ez sértené az egyes szakszervezeteknek a különböző nemzetközi szervezetekhez való elkötelezettségét. A munkacsoport ülésén és a szemináriumon résztvevők együttműködésének elvi alapja az egymás belső ügyeibe való be nem avatkozás, a jogegyenlőség és a kölcsönös tisztelet. A már eddig is ezen az alapon megtartott szemináriumok: *Budapesten, Moszkvában, Frankfurt am Mainban, Rómában, Berlinben* (NDK), és *Houffalizeban* (Belgium) jó eredménnyel zárultak és elősegítették a vasutasszakszervezetek nemzetközi együttműködését.

A tanácskozás küldöttei aggodalmukat fejezték ki az új fegyverkezési verseny miatt. Szükségesnek tartják, hogy a genfi tárgyalások eredménnyel záruljanak és ne kerüljön sor a középhatósugarú rakéták európai telepítésére. A politikai viták célja a világszerte ellenőrzött leszerelés és aktív békepolitika kell hogy legyen.

A vasutasszakszervezetek képviselői azon kívánságuknak adtak hangot, hogy a befejezéséhez közeledő madridi konferencia — hasonlóan az 1975-ben megtartott helsinki konferenciához — Európa népei számára pozitív eredménnyel záruljon.

Baranyai Zoltán

KINEVEZÉS

A MÁV vezérigazgatója *Pál József* mérnök-tanácsost 1983. május elsejei hatállyal az építési és pályafenntartási szakosztály vezetőjévé nevezte ki. A kinevezést követő beiktatáson jelen volt *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár és Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének a titkára.

Pál Józsefet egyetemi tanulmányainak befejezése után a krisztinavárosi pályafenntartási főnökségre helyezték szakaszmérnöknek. Onnan a budapesti vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztályára került főelőadónak, majd a tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztály vezetésével bízták meg. 1978. június 1-től szakosztály-vezetői kinevezéséig a KPM államtitkári titkárságának a vezetője volt.

A SZOT Balatonfüredi Oktatási Intézetének

pályázati felhívása

A szakszervezeti mozgalom mindig nagy figyelmet fordított a képzésre, a munkások szakszervezeti munkába való bevonására. A munkások és általában a dolgozók vezetővé nevelésére. Ennek érdekében szerveződött az intézetben 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. Képessé tegye őket arra, hogy a szakszervezeti mozgalomban különböző tisztségeket el tudjanak látni.

A tanfolyam résztvevői feldolgozzák a Marxista—Leninista Esti Középiskola anyagát, valamint a szakszervezeti alapismereteket, melyről bizonyítványt kapnak. Az új ismeretek elsajátítása mellett a tanfolyam elősegíti a politikai-mozgalmi munkához szükséges készségelemek kialakítását, melyek a mozgalmi munka végzéséhez nélkülözhetetlenek.

A tanfolyammal kapcsolatos tudnivalók:

A tanfolyam helye: *Balatonfüred, SZOT Oktatási Intézet.*

A tanfolyam ideje: *október 25.—március 20.* Képzési idő: *5 hónap.* Heti tanulmányi idő: *5 nap.* Napi tanulmányi elfoglaltság: *8 óra.*

A tanfolyam alatt a hallgató vállalatától átlagbért 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,

— mozgalmi iskolai képzésben 1 hónapnál hosszabb időtartalommal nem vett részt.

A pályázat módja:

— A pályázatokat 1983. június 30-ig kell benyújtani az illetékes iparág, ágazati szakszervezeti központ szervezési és káderosztályára.

— Személyi pályázatok benyújtása csak a vállalati szakszervezeti bizottságon keresztül lehetséges.

A pályázat tartalmazza:

— önéletrajz,

— káderkérdőív,

— szb-javaslat, melyet a szakszervezeti bizalmi, az illetékes gazdasági vezető és a pártalapszervezet titkára támogatólag aláír.

A pályázatokat a SZOT és az iparág, ágazati szakszervezetek illetékesei bírálják el. A döntésről augusztus közepéig értesítik a pályázókat.

SZOT
Balatonfüredi Oktatási Intézet igazgatósága

Köszöntötték az édesanyákat

Anyák napja alkalmából május 28-án ünnepi megemlékezést tartottak szakszervezetünk központjának nagytermében, amelyre a MÁV területén dolgozó harminckét nagycsaládos édesanyát hívták meg.

Az ünnepséget *Nagy Istvánné*, a nőbizottság elnöke nyitotta meg, majd *Prókay Sándorné*, a nőbizottság titkára mondott beszédet, köszöntve a szolgálati helyeken és a családban helytálló édesanyákat. Ezután a meghívottaknak összesen 38 ezer forint jutalmat adtak át. A Népköztársaság úti általános iskola III/b. osztályának kisdobosai műsorral és egy-egy szál szekfűvel kedveskedtek az édesanyáknak.

A kisdobosok virággal köszöntik az édesanyákat **(Skoda László felv.)**

Egy év tükrében

A felnőttoktatás tapasztalatai

A Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya tavaly március 29-én közoktatási munkabizottságot hozott létre, az állami felnőttoktatással kapcsolatos szélesebb körű, gyors információgyűjtés, tájékoztatás és segítségadás céljából.

A bizottság megalakítását indokolttá tették az utóbbi évek tapasztalatai: *folyamatosan csökken a nyolc osztállyal nem rendelkező vasutasok száma, amely 1980-ban az összlészám 24 százaléka volt, ma megközelítően 20 százalék.* Bár kétségtelen, hogy a csökkenés legfőbb oka az időskorúak nyugállományba vonulása, az eredményekben közrejátszanak a munkahelyi erőfeszítések is. Általában javult a 30 éven aluli fiatalok tanulási aránya, viszont csökkent a középiskolában vizsgázók száma. S bár a főiskolákon, egyetemeken az utóbbi két oktatási évben azonos számú hallgató volt, 1982-ben az év közbeni kimaradás nagyobb az előző évinél. Nem mutat változást az általános és középiskolai üzemi kihelyezett tagozatok száma sem.

Felelősséggel

Az oktatási jellemzők feltárásában a társadalmi bizottság tagjai felelősséggel és lelkiismeretesen végezték munkájukat. A márciusig eltelt egy esztendő alatt, 57 szolgálati főnökségen, üzemben vizsgálták a felnőttoktatás helyzetét, az általános iskolai képzés munkahelyi tapasztalatait, a gazdasági és szakszervezeti vezetők, oktatási felelősök együttműködését.

Milyen témakörökre összpontosult a figyelem?

Első helyen állt a központi oktatási határozatok helyi ismeretének, feldolgozásának vizsgálata, az általános iskolai képzéssel összefüggő munkahelyi eredmények és gondok feltárása, az általános és szakmai képzés lehetőségeinek, gyakorlatának helyzetelemzése, a munkásszálláson lakók és gyesen levők tanulási igényeinek, körülményeinek megismerése.

A bizottság jelzései, általánosítható következtetései, tanulságul szolgálnak. *Mindenekelőtt azzal, hogy erősíteni kell az oktatási agitációt és propagandát nemcsak a dolgozók, hanem sok helyütt a vezetők körében is.* Néhány körzeti üzemfőnökség „esete" — korábbi aktivitása, s az idei passzivitása — jól példázza, hogy a munkahelyi vezetők segítsége nélkül nincs oktatási eredmény.

Természetesen hosszadalmas lenne ecsetelni az okokat, amelyek „mentik" a közömbösséget. Nem vitatható, hogy a megváltozott gazdasági követelmények, átszervezések, létszámgondok nagy erőpróbát jelentenek minden területen. A vezetőknek azonban a jelen mellett, a jövőre is gondolniok kell. Arra, hogy a mind magasabb minőségi követelményeknek csak műveltebb, képzettebb emberekkel lehet megfelelni. Ahol az oktatási feladatokat háttérbe szorítják és sokadrangú kérdésként kezelik ott a vezető hamarosan saját kárán tapasztalja hogy nehezebben ért szót a dolgozókkal.

Az oktatási munkában nem sokat segít az a körzeti üzemfőnökség sem, amely kigyűjti ugyan a hiányos iskolai végzettségűek névsorát s azt átadja a művelődési intézménynek, a dolgozók meggyőzésében, az oktatás megszervezésében azonban már nem vesz részt. Ezt a feladatot teljes egészében a művelődési intézményre bízza. A tapasztalat azt mutatja, hogy a művelődési intézmény erőfeszítése — a munkahely segítsége nélkül — kevésnek bizonyul.

Helytelen módszer, ha a művelődési bizottság magára vállalja a felnőttoktatás valamennyi operatív feladatát. Így óhatatlanul segíti a tétlenkedőket, és nem jut ideje az oktatás munkahelyi jellemzőit feltáró, elemző munkára, a fejlesztési javaslatok kidolgozására. A közoktatási társadalmi bizottság tapasztalatai szerint, néhány szolgálati főnökségen az üzemi művelődési bizottságra hárítják az általános iskolai képzés minden munkahelyi tennivalóját.

Kell az ösztönzés

Ha az alapfokú oktatás agitációs munkájáról esik szó, közismert a legfőbb érvelés: *azért hatástalan az agitáció, mert nincsenek megfelelő ösztönzők.* Ez bizonyos mértékig igaz. Azonban csak erre hivatkozni, kényelmes megoldás. A sikertelen agitáció hátterében rendszerint más is meghúzódik. Az például, amelyet a bizottság egyik tagja mondott: *a munkaügyes a felvételnél megkérdezi a dolgozótól, hogy van-e kedve tanulni és ezzel be is fejeződik az agitáció.* A továbbiakban már nem foglalkoznak a dolgozó meggyőzésével. Sajnos az ilyen helyeken a bizalmiak sem vesznek részt a felvilágosító munkában.

Köztudott, hogy a tanulás erkölcsi és anyagi ösztönzőit a munkahelyi vezetőknek kell megteremteni. Szerencsére ezzel kapcsolatban egyre több a kedvező tapasztalat. *Jó példaként említhető a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség, ahol a nyolc osztályt befejező dolgozókat 600 forinttól 1000 forintig terjedő egyszeri jutalomban részesítik.* Ennek előzményeként a hiányos iskolai végzettségű újfelvételesekkel rögtön közlik: folytatniok kell tanulmányaikat. Vizsgák után pedig lehetőség van szakmai tanfolyamok elvégzésére is. A főnökség elsősorban gépkezelői tanfolyamot szervez, amely a sínfűrészgép kezeléséhez és a daru kiszolgálásához szükséges. *A tanfolyam befejezésekor a szakmunkások 1 forint, a betanított munkások 50 fillér órabéremelést kapnak.* A pályafenntartási főnökség területe nagy kiterjedésű: Miskolctól Sátoraljaújhelyig, Szerencstől Hidasnémetiig terjed a vonalhálózat. A szétszórt munkaterület miatt a dolgozók oktatását nehéz megszervezni. Mégis: a sikeres agitáció és a megfelelő ösztönzők hatására, a helyileg szervezett tanfolyamokon közel kétszáz pályamunkás tett betanított-munkás-vizsgát és csaknem százan lettek szakmunkások az utóbbi időben.

A társadalmi bizottság munkahelyi látogatásai többszörösen hasznosak. Nemcsak gyűjtik a tapasztalatokat, és tanácsaikkal segítik az ellenőrzött főnökség oktatási munkáját, hanem az észlelt jó módszereket, saját területükön is alkalmazzák. *A békéscsabai vasutas művelődési ház példája nyomán így került sor Záhonyban is az intenzív oktatási forma beindítására, ahol márciusban 17 vasutas készült a számadásra.* Az 1982/83-as tanévben, intenzív formában Békéscsabán ugyancsak 17 vasutas tett sikeres vizsgát a nyolcadik osztály tananyagaiból, a pécsi oktatási főnökségen januárban 24-én fejezték be a 7., illetve 8. osztályt, a miskolci oktatási főnökségen pedig 20 vasutas kezdett ugyancsak 7. és 8. osztályos tanulmányokat.

A számok nagysága önmagában nem tükrözi azt az erőfeszítést, amellyel az oktatási napokon hiányzó létszámot pótolni kell. Miután az intenzív forma szolgálatmentesség nélkül nem alkalmazható, az eredmény elsősorban a munkahelyi vezetők jó hozzáállását, segítő szándékát és cselekedetét dicséri. De mutatja egyúttal a békéscsabai művelődési intézmény, a pécsi és a miskolci oktatási főnökségek vezetőinek szervezőkészségét, lelkes munkáját is.

Kísérleti oktatás

Záhonyban jelentős a magánvizsgázók száma is. A magánvizsgákat ötnapi 40 órás konzultáció előzi meg, amelynek keretében szaktanárok, képzettebb szocialista brigádtagok, értelmiségi dolgozók is konzulensek. Záhonyban is gyakorlat, hogy a dolgozókat az általános iskola befejezése után a tanulmányok folytatására ösztönzik. Többen különböző tanfolyamokon vesznek részt, darukezelői, darukötözői, kazánfűtői szakvizsgát szereznek.

Szóra érdemes a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központ *kísérleti jellegű oktatási formája,* amelyet először 1980-ban indítottak, a Fővárosi Tanács, a Fővárosi Felnőttnevelési Stúdió, valamint a Budapesti Művelődési Központ közreműködésével és felügyeletével. Ebben a formában a tanárok nemcsak ismertetik az anyagot a hallgatókkal, hanem az egész napos együttlét lehetőséget biztosít a csoportos tanulásra is. A kikölcsönözhető magnetofonok és dianézők az otthoni felkészülést segítik. A fóliákra feldolgozott anyag pedig a vizuális tanulás legfontosabb eszköze. Miután a hallgatók egész nap a művelődési központban tartózkodnak, a különböző programok — irodalmi estek, kiállítások, ismeretterjesztő előadások, élménybeszámolók — részesei is lehetnek. *A vizsgák után a művelődési központ minden szolgálati vezetőnek beszámol a dolgozók tanulmányi eredményeiről.*

Az észrevételek nyomán, indokolt a gyermekgondozási segélyben részesülő dolgozó nők tanulásának figyelmesebb segítése is. A közoktatási bizottság tapasztalatai szerint, a munkaügyi nyilvántartás sok helyütt nem rögzíti azokat az adatokat, amelyek szükségesek a képzettségi szint megismeréséhez, illetve a továbbtanulás tervszerű ösztönzéséhez. A kapcsolattartásban leginkább a munkahely kezdeményez, ez azonban megreked a nőnapi, gyermeknapi, Télapó- és névadó ünnepségeknél. A találkozásokat a munkahely nem használja fel az oktatási agitációra, illetve az ösztönzés csak néhány személyre irányul. A fiatal anyák szervezett formában történő tanulásánál, legnagyobb gondként jelentkezik gyermekeik felügyeletének ellátása. Néhány helyen ezt a problémát megoldják: *a művelődési intézményben szervezett kismamatalálkozók, programok idején, a szomszédos helyiségekben nyugdíjas pedagógusok, társadalmi aktivisták foglalkoznak a kicsinyekkel.* Az ilyen felügyelet azonban csak esetenkénti és nem a tanulás idejére szervezett.

A bizottság felmérései kiterjedtek a munkásszállásokon lakók oktatási helyzetére is. Tanulságként megállapítható: javítani kell a szálláslakók szolgálati főnökségei, a szállásbizottság és a közeli művelődési intézmény együttműködését, agitációs és propagandamunkáját a tanulási igények felkeltése, a kedvezőbb lehetőségek megteremtése érdekében.

Pálinkás Katalin

EGY ORSZÁGOS KÍSÉRLET RÉSZEKÉNT

Közművelődési osztály Győrben

A húsztagú tanulócsoport felettébb vidám társaság, pedig ha jól bele gondolok nincs is igazán miért vidámkodniuk. Ahogy ők mondják: *nyakig ülnek a gondban!* Ha az üzemben, a szolgálati helyen elvégzik a munkát, otthon mosás, főzés, takarítás, varrás, vasalás, gyermeknevelés várja őket. Igen, ezt ki kell hangsúlyozni, mert a húsz tanulóból tizennyolc nő.

Mégis vidámak. Van ebben valami szívmelengetően csodálatos. Legyen valaki tíz-, húsz-, harminc- vagy éppen negyvenéves — ha beül az iskolapadba — *varázslatos módon gyermekké lesz újra;* játékos kedvében, akarásában, cselekvési vágyában és persze apadhatalan kíváncsiságában.

Győrött sokan vesznek részt az oktatásban — nők is, férfiak is. Annyira nagy és jó a tanulási kedv, hogy megérte a fáradozást: egy országos kísérlet részeként — szaknyelven szólva: blokkosított osztályt szerveztek. Közérthető nyelven: *közművelődési osztályt.* (Győrön kívül még Pécsett és Debrecenben folyik hasonló módszerrel felnőttoktatás.) Nekik ad otthont a „győri vasutas", azaz a vasutas szakszervezet *Arany János Művelődési Háza.*

A közművelődési osztály lényege: *emelt szinten tanítani a tanterv és utasításban előírt tananyagot,* ezen túl száz óra többletben a közművelődéssel foglalkoztak. Innen az elnevezés: „közművelődési osztály". Ez kifejezetten a 7. és 8. osztályosok részére szervezett oktatás. Azok része természetesen, akik ezen az emelt szintű képzésen akarnak részt venni. Önként vállalva a többlettanulást.

Az elmúlt négy esztendőben igen jó tapasztalatokat szereztek a képzésről mind a tanulók, mind a tanárok. *Kovács József* iskolaigazgató szerint ebbe az emelt szintű osztályba eddig jobbára nők jelentkeztek. Az 1982—83-as tanulási

Orsós Kálmán és felesége öt gyermek mellett vállalta a tanulást

A tanulást szemléltetőeszközök is segítik

Tanulótársak az iskolapadban

év az első, amikor a férfiak is szállingóznak. Kiderült ugyanis, hogy a szabad idő okos, hasznos eltöltése azoknak már kevésbé okoz gondot, akik ebbe az osztályba járnak.

Mit tanulnak? Társadalmi ismeretek címen *magyar irodalmat, nyelvtant, történelmet és földrajzot.* A természeti ismeretek tárgykörön belül van *a matematika és fizika, a biológia és kémia.* Ezeket a tantárgyakat nem ebben a formában és felfogásban ugyan, de minden felnőtt osztályban tanulják a diákok. A közművelődési osztály tagjai azonban nemcsak hétfőn és szerdán járnak iskolába, hanem pénteken is, és ekkor foglalkoznak a közművelődéssel — amiért rajonganak.

Miért? Azért, mert sok széppel, újdonsággal találkoznak. Ezek között a munkásnők és férfiak között akadnak olyanok, akik még sohasem voltak színházban, nem olvastak könyveket és azt sem tudták, hogy milyen egy képtár.

Most tudják. A pedagógusok hozzáértéssel, megértő türelemmel, szeretettel magyarázzák el nekik: *mi a művelődés, mi a tudás,* mit kell észrevenni a bennünket körülvevő világból azért, hogy életünk jobb, boldogítóbb, teljesebb legyen.

A közművelődési osztályok a könyvek és a művészeti alkotások segítségével bejárják a világot. Párizstól Leningrádig, Londontól Budapestig megismerkednek azokkal a szépségekkel, amelyeket művészetnek nevezünk.

A közelebbi „tájakat" persze személyesen is fölkeresik.

A *Kisfaludy Károly Megyei Könyvtárnak* rendszeres látogatói és ismerik *Borsos Miklós* munkáit, a múzeumokat, *Pannonhalma* kincseit. Városnéző sétákra járnak és megízlelik a költészetet még az utcán is — a szép barokk épületekben. Előadásokat hallgatnak a versek szeretetéről, értékéről, a kulturált egészségügyi szokásokról, megnézik, és megvitatják a *Kisfaludy Színház* előadásait, könyvélményeikről beszélnek, kirándulnak... Értékesen, hasznosan töltik idejüket és a bizonyítvány, amit majd a nyár elején kapnak elismerésként, nem akármilyen okmány lesz...

Eddig elért jó eredményüket nemcsak a jó kísérletnek és a jó tanároknak köszönhetik, de a vasutas szakszervezetnek is, hiszen kényelmes, jó otthont és segítőtársakat kaptak az Arany János Művelődési Házban.

(Sindulár)

Bérleti hangverseny a Pesti Vigadóban

Ferencsik János vezényelte a MÁV Szimfonikus Zenekart

Beethoven kilenc szimfóniája nemcsak életművének betetőzése, de a klasszikus zeneirodalom mindmáig felülmúlhatatlan remeke. *Ferencsik János* pedig korunk egyik legkiválóbb tolmácsolója Beethoven zenéjének. Ezért emelkedik ki az idei vasutas bérletek, de az egész hazai koncertszezon programjából is az április 29-i hangverseny, amelynek keretében a Budapesti MÁV Szimfonikusok, Ferencsik János vezényletével Beethoven I. és III. szimfóniáját adták elő a Pesti Vigadóban.

Ferencsik János évek, talán évtizedek óta nem állt szimfonikusaink élén, így — ismerve rendkívül magas színvonalú zenei igényességét — nehéz feladat elé állította a zenekart, amit még csak fokozott az előadott művek szélesebb körben ismert volta.

Beethoven szimfóniáinak legjellegzetesebb sajátosságuk az az alkotóművészi megoldás, amely a szimfóniák nemcsak formai, de belső tartalmi egységét is szolgálja. Egy levelében ő maga mondja: *„Komponálni úgy szoktam, hogy hangszeres zenémnél is mindig szemem előtt van az egész."* A kilenc szimfónia magával ragadó dallamossága és briliáns hangszerelése mellett ez az egységes stílus az, amelyet azóta sem múlt felül egyetlen hasonló zenemű sem.

Beethoven harmincéves, amikor Bécsben első szimfóniájának nyilvános előadására sor kerül. A művei formáit az általa mindig nagyra becsült elődeitől, *Haydntól* és *Mozarttól* vette át, így nincs mit csodálni azon, hogy hatásuk az első szimfónián még erősen érződik. De maguk a gondolatok és azok kidolgozása már feltétlenül eredeti, beethoveni.

Az április 29-i hangverseny első fele — Ferencsik János jóvoltából — valóságos régi, bécsi hangulatot teremtett, a Vigadó szinte visszaváltozott az egykori Reduttá (Redut: a Vigadó korábbi neve a monarchiában).

Ferencsik János derűs jókedvvel, arcán a megszokott mosollyal és mindig finoman elegáns mozdulatokkal vezényelte a művet. Itt minden zenei frázisnak, gondolatnak meg volt a maga jelentősége, amit a karmester pontos beintései és mindenre kiterjedő figyelme, alapos gondossággal, gyönyörűen dolgozott ki. Beethoven I. szimfóniájának ilyen jellegzetes és színvonalas megszólaltatására nem mindennap kerül sor.

Mennyivel más volt a hangverseny második része. Itt a derűt és a mosolyt a keménység és határozottság, a hősies vagy még inkább a patetikus hangulat váltotta fel. *Beethoven III. szimfóniája* — a közismert: eroica (hősi) szimfónia — a legnagyobbak egyike a Beethoven-szimfóniák, de a nagyzenekari alkotások során is.

Ismeretes, hogy Beethoven ezt a szimfóniát Napóleon számára írta és a hős, akiről szól, eredetileg maga Napóleon volt. Mint korának majd minden demokratikusan gondolkozó művésze, ő is példaképének tekintette Napóleont, aki nem tör a hatalomra (bár hallatlan energiája folytán csak a karját kellene kinyújtania utána), hanem mint polgár, konzulként akarja szolgálni egyedül és kizárólag a nép javát. *A mű kidolgozása során Napóleon császárrá koronáztatta magát, s ezzel a példakép leomlott Beethoven szemében.* Amikor erről tudomást szerzett a kész mű címlapját, a Napóleonnak szóló ajánlással letépte és ekkor adta a szimfóniának a „hősi" jelzőt.

Ferencsik János előadása a szimfónia személyektől és időtől független ünnepélyes jellegét emelte ki s ezzel a műnek örök érvényű dallamait, stílusát, érzelmi mondanivalóit állította az előadás homlokterébe. Soha túlzásokba nem menő, mértéktartó, mindig határozott és férfiasan erőteljes vezénylése hallatlan lenyűgöző, szuggesztív hatást ért el a zenekar tagjainál csakúgy, mint a hallgatóságnál. *A MÁV Szimfonikusok szinte szárnyakat kaptak a karmester fáradhatatlan lendületétől és bennünk* — akik passzív résztvevői voltunk ennek a nagyszerű produkciónak — a változatos érzelmek sokoldalú folyamatát indította el: a küzdelemtől, a gyászon át, az ujjongó lelkesedésig. Az önfeledt, hosszan tartó és felszabadult tapsvihar ezeknek az érzéseknek önkéntelen feloldását és az osztatlan elismerést jelentette.

Egy sokáig emlékezetes hangverseny nagy belső élményével, Ferencsik János és a MÁV Szimfonikusok iránti még nagyobb megbecsülésünk őszinte örömével hagyta el — a zömében vasutas közönség — a Pesti Vigadó ragyogó termeit.

Dr. Csillag Ferenc

A nemzetközi előírásoknak megfelelően

A MÁV vonalain életbe lép az új vonatszámozási rendszer

Május 29-én, a menetrendváltozással egy időben, az UIC döntvényeknek és a nemzetközi előírásoknak megfelelő, új vonatszámozási rendszer lép életbe a MÁV vonalain. A szakemberek szerint ez jelentős változásokat eredményez a vasút egész területén, minden szolgálati ágnál, kezdve a forgalom lebonyolításától az adatfeldolgozásig. Jóllehet, hogy az új rendszer kidolgozását már két éve befejezték és a múlt évben népszerűsítése is elkezdődött, szerkesztőségünk szükségesnek tartja, hogy lapunk olvasóit is tájékoztassuk. Kérdéseinkre Egri István, az üzemviteli szakosztály vezetője válaszolt.

— Mi indokolja az új vonatszámozási rendszer bevezetését?

— *A MÁV-nál különböző okok miatt eddig nem voltak meg az új rendszer bevezetésének az előfeltételei.* Az utóbbi években azonban egyre több nehézséget okozott a nemzetközi és belföldi forgalomban a jelenlegi követelmények szempontjából már elavult, régi vonatszámozási rendszer fenntartása. Az említett nehézségek a vasútigazgatósági határok megváltoztatásával tovább fokozódtak. Egy-egy igazgatóság hálózatán az azonos számcsoportú vonatok több vonalon is előfordulnak és egyes vonalakon a szám- + betűkombinációs vonatszámmennyiség sem elegendő.

Az elavult vonatszámozás gondokat okoz a különböző információs rendszerekben, a határállomásokon, a számítógépes adatfeldolgozásban és több, más szakszolgálat munkájában.

— Mi a helyzet a szomszédos vasutaknál? Hol tartanak a rendszer bevezetésével?

— A szomszédos országok vasútjai közül a CSD, a JZ, az ÖBB már 1973—75 között bevezették az új vonatszámozást. Információink szerint a CFR egyelőre még nem tér át, a szovjet vasutak pedig a széles nyomtávú adottságok miatt, a jövőben sem tervezi az új rendszer bevezetését.

— Milyen hatása van az új számozásnak a menetrendre?

— A vonatszámozási rendszer megváltozása és más vasútüzemi, nyomdatechnikai okok miatt, az 1983/84. évi menetrendanyagban megváltozik egyes menetrendi mezők, szolgálati menetrendkönyvek és ábrák számozása is. Néhány vonalat menetrendi szempontból összevontunk és a vonalak számozását a földrajzi adottságoknak megfelelően alakítottuk ki a következők szerint:

1— 29-ig	**nyugati vonalcsoport**
30— 69-ig	**dél—nyugati vonalcsoport**
70— 99-ig	**észak—keleti vonalcsoport**
100—119-ig	**keleti vonalcsoport**
120—155-ig	**dél—keleti vonalcsoport**

A vasútvonalak menetrendi számozásában történő változtatásokat úgy alakítottuk ki, hogy a már megszokott, régi vonalszámok többségében ne legyen változás, de az új helyzet mégis alkalmas legyen arra, hogy a vasutasok az új vonalszámokat a földrajzi adottságokkal összefüggő, logikus rend szerint sajátíthassák el. *A mintegy 100 vasútvonalból mindössze csak 15 vonal száma változott meg.*

A vasútföldrajzi adottságok és a vonatszámok közötti következetes összefüggés jelentősen megkönnyíti a végrehajtó szolgálatnál az ismeretanyag oktatását, megértését, ezenkívül alapvetően elősegíti a sok információt igénylő központi szolgálati dolgozók tájékozódását.

— Melyek az új rendszer legfontosabb sajátosságai?

— *Az új vonatszámozási rendszer kezdőpontja, a fővárosból kiinduló vonalakon, változatlanul Budapest, más vonatokon általában a Budapesthez közelebb eső állomás,* ezért a páros és páratlan számú vonatok több mint egy évszázada megszokott közlekedési iránya május 29-e után sem változik. Megmarad az a történelmi MÁV-hagyomány is, amely a vonatszámmal azt is kifejezi, hogy a személyszállító vonat melyik időcsoportban közlekedik.

A páros és páratlan számvégződés jelentőségének megtartására két intézkedés történt:

1. A nemzetközi és belföldi személyszállító vonatok számát, ha azok a rendszeres páros, vagy páratlan számú iránnyal ellentétes irányban közlekednek, a vonatszám után az „IRÁNYSZÁM" jelzi. Ebből adódik, hogy az új rendszerben megszűnik a nemzetközi vonatok kettős (nemzetközi + MÁV szolgálati) számozása.

A személyszállító vonatok „IRÁNYSZÁM"-át a belföldi forgalomban is alkalmazzák. Az „IRÁNYSZÁM"-mal kiegészített vonatszám kiejtése „373 kötőjel 2" sz. vonat.

Az „IRÁNYSZÁM"-okat a szolgálati menetrend ábrákon, könyvekben, menetigazolványokon minden esetben feltüntetik, de az utazóközönség tájékoztatására szolgáló Hivatalos Menetrendben és más kiadványokon — az eddigi gyakorlat szerint —, csak a vonat eredeti száma szerepel.

2. A nemzetközi és belföldi tehervonatok közlekedési irányának megváltozását (páros-ról páratlanra, vagy páratlanról párosra) a vonatszám utolsó számjegyében számpárok fejezik ki. *A nemzetközi tehervonatok már 1975. óta ilyen számozási rend szerint közlekednek a MÁV vonalain.* Az új menetrendben az összes nemzetközi és belföldi tehervonat száma 5 számjegyből áll.

— Milyen alapvető eltérések vannak a régi és az új rendszer között?

— A régi rendszerben általában a vonalakat számozták és a több vonalon közlekedő vonatokat vonalanként másmás számokkal jelölték. A vonatok nemét a vonatszám utolsó előtti számjegye fejezte ki és a belföldi vonatszámok maximum négy számjegyűek voltak. A rendelkezésre álló számtartományok már évtizedek óta nem voltak elegendők, *ezért egyre több helyen kellett szám- + betűkombinációt alkalmazni* és elkerülhetetlen volt különböző vonalakon az azonos vonatszámok előfordulása.

Az új rendszerben a szám- + betűkombináció megszűnik, ezért a belföldi forgalomban is közlekednek öt számjegyű személyszállító és tehervonatok.

A személyszállító vonatok számozásában vonatnemek és közlekedési időszakok szerint, még további megkülönböztetések vannak, melyek között a legfontosabbak a következők:

Egy és két számjegyűek: a különleges komforttal közlekedő nemzetközi vonatok (pl. „Puskin", „Tisza" Express)

Három számjegyűek: a naponta közlekedő nemzetközi belföldi expressz és gyorsvonatok.

Négy számjegyűek: a nem naponta közlekedő nemzetközi, belföldi expressz, gyorsvonatok és a naponta közlekedő fővonali személyvonatok.

Öt számjegyűek: a nem naponta közlekedő fővonali személy, mentesítő, nemzetközi és belföldi turista különvonatok, valamint a mellékvonali személyvonatok. A nem naponta közlekedő mellékvonali személyvonatokat 50—69 végződésű számokkal különböztetik meg.

— Milyen jelentősége van az új rendszerben a vonatszámozási körzeteknek és zónáknak?

— A belföldi személyszállító és tehervonatok számozása szempontjából a vonalhálózatot körzetekre és zónákra osztották. *A vonatszámozási körzetek és zónák középpontja Budapest.* A főváros-környéki vonalakon a körzetek és zónák átfedik egymást. A körzet- és zónaszámok kifejezésre jutnak a vonatok számaiban. A naponta közlekedő fővonali személyszállító vonat első számjegye mindig megegyezik a körzet, vagy zóna számával. A több zónát érintő személyszállító vonat száma is jellegzetes. *Miskolc—Szombathely között 595. Szeged—Miskolc között 751 sz. gyorsvonat közlekedik.* A nem naponta közlekedő fővonali személyszállító vonatoknál a körzetet, vagy a zónát mindig a második szám jelzi, mert ezeknél a négy, vagy öt számjegyű vonatoknál a vonatszám elején álló 1-es, vagy 2-es fejezi ki azt, hogy a vonat nem naponta közlekedik.

A mellékvonali személyvonatok számában is a második szám fejezi ki a körzetet, vagy a zónát, mert ezek az 5 számjegyű számok a vonatszám elején álló 3-assal utalnak a vonatszám mellékvonali jellegére.

A tehervonatok első számjegye mindig megegyezik a zóna számával. A budapesti csomópontról induló, illetve oda érkező és rendezésre kerülő tehervonatok második számjegye a rendező pályaudvar körzetszámát jelzi.

— Milyen lehetőséget ad az új számozás a végrehajtó szolgálatnak rugalmas, az adott helyzethez legmegfelelőbben alkalmazkodó intézkedésekhez?

— Az új vonatszámozási rendszer életbelépésétől osztott vonatok — közismerten II. római kettő másodrészek — nem közlekedhetnek, mert a hazai számítógépek és más automatizálási eszközök legfeljebb ötjegyű számok alkalmazását teszik lehetővé. A régi vonatszámozási rendszerben a II. részek szükségszerű alkalmazására mentesítő személyszállító vonatok, rendkívüli szolgálati vonatok (mozdony, szerelvény, próba, mérő stb.) közlekedésekor volt szükség, mert ezeknek a vonatoknak gyakran változó viszonylatait, indulási, érkezési idejét gyakorlatilag nem lehet a menetrendekben egy évre előre meghatározni.

Az új vonatszámozási rendszerben több intézkedéssel szabályozták azoknak a vonatoknak a közlekedését, amelyek részére a menetrendábrákon meghatározott menetvonalak előre nem készíthetők.

A rendelkező állomások a *Szolgálati Menetrendekben* közölteken kívül, mentesítő személyszállító vonatokat csak a naponta közlekedő, tehát három, vagy négy számjegyű vonatok előtt, vagy után helyezhetnek forgalomba. Ezekben az esetekben *a három számjegyű expressz és gyorsvonatok száma elé 10-es, a négy számjegyű személyvonatok száma elé 2-es számot kell írni.* Amennyiben elkerülhetetlen esetben öt számjegyű fő-, vagy mellékvonali személyszállító vonat mentesítése válik szükségessé, a mentesítő vonatot a szolgálati menetrendben közölt más alkalmas vonatszámmal kell forgalomba helyezni.

— A forgalmi utasításokban is lesznek változások?

— Az új menetrendben és vonatszámozási rendszerben különleges intézkedések szabályozzák a rendkívüli mozdony, szerelvény, teher- és egyéb vonatok biztonságos közlekedését. Új fogalomként kerül alkalmazásra *a Szolgálati Menetrend* könyvek 6. táblázatában a *„Rendkívüli vonatok operatív menetrendje".*

A 6. táblázat a rendkívüli szolgálati vonatoknál (szerelvény, mozdony, egyéb) max. 40. 60 és 100 km sebességtartományok szerint megkülönböztetett vonatszámcsoportokkal, a tehervonatoknál a vonalon jellemző egy sebességi csoporttal és az ott előforduló vonatszámcsoportokkal közli az összes menetrendi adatot az indulások, érkezések és tartózkodások kivételével. *Ezeket az adatokat a forgalmi szolgálattevők a vonatok fontossági sorrendjének betartásával a mindenkori forgalmi helyzet szerint operatív intézkedéssel határozzák meg.* Ebből adódik a forgalom megnevezése: *„Operatív menetrend".*

A operatív menetrendet a feltételek betartásával teljes értékűnek kell tekinteni és az így közlekedő vonatokat nem szabad a menetrend nélkül közlekedő vonatok csoportjába sorolni. Az operatív menetrendek alkalmazása miatt, az új vonatszámozási rend életbeléptetésével egyidejűleg már hatályba lépnek az 1984-ben életbelépő új *F 2. sz. Forgalmi Utasítás* 717, 734 és 737 sz. pontjai is, amelyek részletesen szabályozzák az operatív menetrendeket alkalmazó dolgozók kötelességeit. Az erre vonatkozó rendelkezéseket a *MÁV Értesítő* 1983. évi 14. számában közölte a MÁV vezérigazgatóság.

— Hogyan ítéli meg az új rendszer gyakorlati alkalmazásának helyzetét?

— Az új vonatszámozási rendszer bevezetésével és a rendkívüli vonatok operatív menetrendjének alkalmazásával évszázados hagyományok változnak meg a vasúti munkában, hogy átadják helyüket az új és a modern technika követelményeinek megfelelő rendszernek.

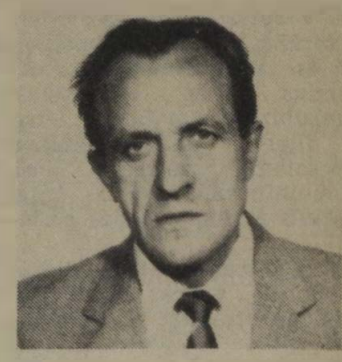
— Az új rendszer többet nyújt a réginél, ugyanakkor logikus felépítése lexikális tanulás nélkül is könnyebben és maradandóbban elsajátítható. Természetesen számolni kell azzal, hogy a dolgozók egy része idegenkedik az újtól, ragaszkodik a megszokott régi, — általa már jól ismert — adottságokhoz, figyelmen kívül hagyva a hálózati érdekeket, az adatfeldolgozás korszerűsítését stb.

Türelmi időszakra van szükség az új vonatszámozás megszokásához, begyakorlásához. Ebben az átmeneti időszakban, a vonatforgalom biztonságos és zökkenőmentes lebonyolítása érdekében, *a rendelkező állomásokon fordítsanak különös gondot a vonatok tervszerű, pontos forgalomba helyezésére.* A forgalmi szolgálattevők minden intézkedésüknél (engedélykérés, vágányút beállítás elrendelése, visszajelentés stb.) a szomszéd állomás által közölt vonatszámot minden esetben pontosan egyeztessék le a szolgálati helyen lévő érvényes menetrendjegyzék adataival.

V. F.

AKTUÁLIS PORTRÉ:

A vizsgáló főkalauz



A szegedi igazgatóság területén tizenhat vizsgáló főkalauz dolgozik, közülük az egyiket, *Daczi Sándort* április 14-én a *Munka Érdemrend bronz fokozatával* tüntették ki.

Daczi Sándort 1957-ben jelenlegi munkahelyén, a kiskunhalasi állomáson vették fel vonatfékezőnek. Két évig kezelőtehervonatokkal utazott, volt kirakó és zárfékező, attól függően, mukor mit kívánt a szolgálat. 1959-ben jegyvizsgáló lett, ezt követően már csak személyvonatokon utazott. Munkáját mindenkor pontosan, utasításszerűen végezte. Természetesnek tartotta, hogy a szolgálat ideje alatt a jelzéseket időben adja, a kocsikon elhelyezze a zárlámpákat, az iránytáblákat, meggyőződjön a kocsik fűtéséről, világításáról, segítse az utasokat a le- és felszállásnál, a jegykezelés során pontos felvilágosítást adjon. Szorgalmára, udvarias munkájára szolgálati vezetői is felfigyeltek, *minősítő vizsgát tetettek vele és 1976-tól vizsgáló főkalauzzá léptették elő.*

Feladata a jegyvizsgálók munkájának az ellenőrzése és segítése. Esetenként, egy-egy időszakban, vagy vonalrészen brigádellenőrzést is tartanak, nemcsak az igazgatóság területén, hanem ha kell, az ország más részeiben is. Szakmai oktatásra Szegedre jár, az itt hallott díjszabási módosításokat, változásokat azonnal átadja jegyvizsgáló kollégáinak.

— *Amikor kezdtem a jegyvizsgálói munkát, akkor egy-egy vonaton négyen-öten is utaztunk* — mondja. — *Most előfordul, hogy csak egy jegyvizsgáló teljesít szolgálatot. Ezért nekünk nemcsak az ellenőrzés a feladatunk, hanem segítenünk is kell ezt a munkát. Főleg a nemzetközi vonatokon van erre szükség. Bár mi is kevesen vagyunk.*

Daczi Sándor jegyvizsgálóként eltöltött évei alatt 15 újfelvételest képezett ki, vezette be őket e szép szakma minden részébe. Nem az ő hibája, hogy közülük ma többen más munkát végeznek. Felelősségteljes szolgálata mellett mindig talált módot arra is, hogy társadalmi kötelezettségeinek is eleget tegyen. *1971—76 között a vonatkísérők szocialista brigádjának vezetője, tíz éven át szakszervezeti bizalmijuk.* 1971-től a kiskunhalasi szb tagja, volt sport- és ifjúsági felelős, információs felelős, jelenleg kultúrfelelős és művészeti propagandista. *Tagja a tszb kulturális, agitációs és propaganda bizottságának, e mellett az üzemfőnökség és a tszb bizalmi küldötte.* A halasi vasutas művelődési ház társadalmi vezetőségének, a vasutas bélyeggyűjtő kör vezetőségének is tagja.

Arra a kérdésre, hogy hogyan fér össze ez a sok társadalmi munka a szakvonali feladatokkal — így válaszol:

— *Az egyes állomásokon a tartózkodás idejét használom fel arra, hogy beszélgessek a dolgozókkal a terület kulturális munkájáról. Ezt örömmel teszem, hiszen itt lemérhetem, hogy mi mindent kell még megvalósítanunk a művelődés területén, hogyan lehet az emberek érdeklődését felkelteni.*

Daczi Sándor sokoldalú tevékenységéért korábban a *Szakma Ifjú Mestere*, a *Kiváló Munkáért* kitüntetést is megkapta. A mostani kitüntetésében a vonatkísérők munkájának az elismerését is látja. Hiszen, mint vallja — csak közösen, a többi jegyvizsgálóval együtt tudnak eredményesen, megelégedésre dolgozni.

Gellért József

Egy életpálya elismerése

Beszélgetés Keller Pál Eötvös Loránd-díjas mérnök főtanácsossal

Az irodája ablakán beragyog a tavaszi napsugár. A falakon korszerű pályafenntartási gépek fotói. Ebben a környezetben dolgozik *Keller Pál* 1983. évi *Eötvös Loránd-díjasa.*

Harminchárom éve vasutas. Három év múlva megy nyugdíjba.

— Amikor a Budapesti Műegyetemen végeztem, a vasúthoz kértem felvételemet. Egyetemistaként nyári gyakorlatot is a MÁV-nál töltöttem. Elhatároztam, hogy elsajátítom a hidászszakma minden fortélyát. A háború után sok hidat kellett újjáépíteni. *Első munkahelyem a MÁV Hídépítő Üzemi Vállalat volt, ahol építésvezetőként dolgoztam.* Részem volt a 6-os számú út-vasúti híd szerkezeteinek provizórikus munkáiban, a Ferencváros—Marhavásártér (ma is nagyforgalmú szolgálati hely) aluljáró bővítésében és a Lenin Kohászati Művek rekonstrukcióit kísérő hídszerkezet tervezésében.

Keller Pál nagy ambícióval dolgozott. 1953-ban a MÁV hídépítési főnökség anyagosztályvezetője, majd főépítésvezetője lett. Négy év múlva a hídosztályra, később az építési és pályafenntartási szakosztályra került. A szakosztályon a gépesítéssel kapcsolatos beruházásokért felelt.

— *1959-ben kevés korszerű gépünk volt* — folytatja. — *A krampács, a szívlapát, az ötágú villa, a kitűző kereszt, a pályakocsi és a kézihajtány örökségként maradt ránk. A pályamunkás élete gyötrelmes volt. A technológia is kezdetleges. Sok múlott az előmunkás szakértelmén, a munkáscsapat kondícióján.*

A nagyobb arányú technikai fejlesztés 1960-ban kezdődött. Egységes géptípusokat kellett beszerezni, és ennek alapján a technológiát is kidolgozták. A nehéz fizikai munkát egyre inkább kiszorították a gépek. Meg kellett teremteni a gépek javításának, karbantartásának feltételeit is. Olyan gépparkja lett a MÁV-nak, amely már képes volt a korszerű pályák építésére, a biztonságos közlekedés megteremtésére.

— *Sajnos ma már nagyon kevés a pályamunkás a vasúton* — mondja Keller Pál. — *A nagyarányú műszaki fejlesztés ellenére is szükség van még rájuk, hiszen mindent nem tudunk gépesíteni.* A felépítmény-karbantartó géplánccok nélkül már nehéz lenne elképzelni az építést, felújítást. Bővült a kisgéppark is. A felépítmény-karbantartó géplánccok üzemeltetését, javítását a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem végzi. De vannak korszerű gépállomások Celldömölkön, Szegeden, Dombóvárott és Apafán is. Budapesten, a Kőér utcában létrejött a géptelepfőnökség. Igyekeztünk az importgépeket és alkatrészeket hazaival pótolni. Ez most is fontos célkitűzése főnökségeinknek. A nagyértékű gépek kezelését, javítását hozzáértő fiatal szakembergárda végzi.

Az utasok napjainkban gyakran panaszkodnak, hogy késnek a vonatok. Ennek oka legtöbbször az ötvenes években elhanyagolt pályák korszerűsítése, felújítása. *Van mit pótolni, hiszen ma már követelmény a nagyobb tengelynyomásra és a 120 kilométeres sebességre alkalmas vonalak építése.* Ezek építése viszont elképzelhetetlen a forgalom korlátozása, (lassújelek) és a sebesség csökkentése nélkül.

Keller Pál szabad idejének nagy részét is munkájával, továbbképzéssel tölti, hiszen a jó szakembernek ismernie kell a technikai újdonságokat, a műszaki élet aktuális eseményeit. Munkáját nemzetközileg is elismerik. *Összekötője például az OSZZSD pályamunkát gépesítő szervezetének és részt vesz az UIC-ben és az ORE-ben e témával kapcsolatos vizsgálatokon.* Német és angol nyelvtudása könnyíti a szakirodalomban való eligazodást, tájékozódást. Korábban tanított a MÁV Tisztképző Intézetben és a műszaki főiskolán is.

Jelenleg a 6. szakosztály műszaki gazdasági tanácsadója, és előadásokat tart a műszaki egyetemen és a KTE-nél. Az Eötvös Loránd-díj egy műszaki értelmiségi életpályájának méltó elismerése volt.

Szabó Béla

Menetrendváltozás

(Folytatás az 1. oldalról)

Várhatóan ezek a menetrendi intézkedések megszüntetik a férőhely-elégtelenséget. A Trakia közlekedésével Lipcse—Budapest—Bukarest közötti nyári vonatpár megszűnt, helyette a *Saxonia expressz* nemcsak főidénybe, hanem egész évben közlekedik.

Finomították a *Mamaia expressz* menetrendjét is. Ezúttal Budapest—Zugló helyett Budapest—Nyugati érintésével közlekedik.

Mivel a Wiener—Walzer Bukarest—Mangalia között nem közlekedik, jobb kihasználtsága érdekében Budapest—Békéscsaba viszonylatban belföldi utasok is utazhatnak azzal.

Vajon a hazai közlekedésben is megtalálhatjuk-e a kedvezőtlen tendenciákat ellensúlyozó megoldásokat? A válaszunk: *igen!* A korszerű menetrend-szerkesztési elvek itt is érvényesültek.

Az ötnapos munkahét miatt bővítették a hétvégi összeköttetéseket, már kisebb városokat is bevontak a főváros környéki forgalom fejlesztésébe. Gazdaságos és hatékony a menetrend! Álljon itt jellemzőül, hogy Budapest—Mosonmagyaróvár között *az eljutási idő 65 perccel csökkent!* Javult Nagyatád és Csurgó összeköttetése is a fővárossal.

Noha a műszaki fejlesztés lehetőségei mérséklődtek, a villamosítási program jelzi, *hogy Budapest—Pusztaszabolcs—Paks vonalra már új menetrend-szerkezetre volt szükség.*

Érzékenyebbek lettek az utasok! Változtak szokásaik. Ám mindezt időben fel kellett tárni, ismerni. Mert ha korai egy vonat indulási ideje, akkor későbbre kell helyezni. Tanúsítják ezt a Kaposvárról és Bajáról Budapestre közlekedő gyorsvonatok esetei is. És ha egyes utasok drágállják a gyorsvonati menetdíjat, lehetővé kell tenni személyvonati cserét is. Mivel pedig gazdasági érdekünk is, hogy a vonatok „kihasználtan" és ne üresen közlekedjenek, a gyorsokat több helyütt is megállítják például a Balatonnál. Nem könnyű feladat előtt állunk, mert a nyáron is átépülnek, megújulnak a pályák, folytatódik Kelenföld rekonstrukciója, Budapest—Dunaújváros és Pusztaszabolcs—Dombóvár között pedig a villamosítás. Ehhez „több variációs" menetrenddel készültek fel a szerkesztők.

Rugalmasság reven javul *Mátészalka, Nyíregyháza, Záhony* elérésének lehetősége. A szalkai vonatok Budapest—Nyugati pályaudvarról indulnak. Más példák is az igényességet tükrözik. A szegedi expresszvonatok például *Cegléden* és *Kiskunfélegyházán* is megállnak.

Sz. B.

KECSKEMÉT

Kiváló körzeti üzemfőnökség

A kecskeméti körzeti üzemfőnökség az elmúlt évi eredmények alapján elnyerte a Kiváló címet. A főnökség munkájáról, a gondokról és tervekről *Gajda Mátyás* szb-titkárral és *Nagy Lászlóval*, a küf ügyviteli üzemfőnök helyettesével beszélgettünk.

— Tavaly is sikerült teljesíteni a személy- és áruszállítási tervünket, bár a személyi és tárgyi feltételek nem minden szolgálati helyen adottak — mondja az szb-titkár. — A vonalainkon, 5,2 millió utas utazott az elmúlt esztendőben. *A személyforgalom nagy részét a Lajosmizse—Kőbánya—Kispest állomások közötti hivatásforgalom adja.* Naponta több ezren szállnak a hajnali munkásvonatokra, és utaznak a fővárosi vállalatokhoz. A menetjegyek árának emelése sem szegte kedvét az ingázóknak. Sajnos a mi munkaerőhelyzetünk sem javult. Egyre többen hagyják itt a vasutat, főleg a sok túlóra miatt. *A pihenőnapokat egyes munkakörökben ritkán tudjuk biztosítani.*

— Mit tehet ilyenkor a szakszervezet?

— *Az évi fluktuáció meghaladja a 22 százalékot. Ezért minden erőnket arra összpontosítjuk, hogy az embereket megtartsuk. Sajnos a kilépők munkáját is el kell végezni, ezért a sok túlóra.* Most, hogy zöld utat kapott a szerződéses foglalkoztatás, javult a helyzetünk. A túlóradíjnak megfelelő összegért végezhetnek el olyan munkát, amire munkaidőben nem jutott idő.

Kecskeméten azonban nemcsak a munkaerőgondok nyomasztják a gazdasági és a szakszervezeti vezetőket.

— *Itt a gőzmozdonytól a dízelig szinte minden vontató járműtípus megtalálható* — mondja az üzemfőnök-helyettes. — *Csak villanymozdonyunk nincs. Sajnos, a gépek műszaki állapota nem a legjobb.* Az M41-esek régiek. A szerelőknek és a lelkiismeretes mozdonyvezetőknek köszönhető, hogy még üzemképesek. A kisebb javításokat a vezérek végzik el, hogy ne álljon hetekig a járműjavítóban egy-egy mozdony. Ilyen körülmények között az áruszállítási tervteljesítés (110,1 százalék) még nagyobb sikernek számít. Javult a személyvonatok (98,2-ről 98,3 százalékra) menetrend szerinti közlekedése is.

— Bács-Kiskun megyében termelik a mezőgazdasági áruk 10-15 százalékát. A jó termés hatással van a szállítási teljesítményekre?

— *Természetesen. Ennek köszönhető többek között, hogy a tervezett 900 ezer tonna áru helyett, majdnem egymilliót szállítottunk tavaly.* Velünk szállíttat többek között a kecskeméti és a nagykőrösi konzervgyár, valamint a házgyár is. Állomásaink közül a legnagyobb teherforgalmat Kecskemét-Alsó bonyolítja le. Naponta negyvenöt iparmenetük van.

A kecskeméti körzeti üzemfőnökség 1980-ban alakult. A megyényi területű átszervezésnek azonban még akadnak ellenzői is.

— *Sokan a régi értelemben vett önállóság elvesztését kifogásolják* — jegyzi meg *Gajda Mátyás.* — *Pedig a küf előnye éppen abban rejlik, hogy ott döntenek, ahol felelősek a végrehajtásért. Enélkül már elképzelhetetlen a korszerű vasút.*

Az elmúlt évi eredmények alapján nemcsak a körzeti üzemfőnökség részesült kitüntetésben, hanem sok brigád is. A kiskunfélegyházi *Kossuth* brigád például a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* címet nyerte el. Két kollektíva a *MÁV Kiváló Brigádja* lett. A főnökség dolgozói azonban nemcsak a munkaidőben álltak helyt. Tavaly több ezer óra társadalmi munkát végeztek.

A vasút teljesítménye nemcsak dolgozóitól függ. Sok múlik azon, hogy mennyit termel az ipar és a mezőgazdaság. A kecskeméti vasutasok szeretnék megismételni az elmúlt évek kiváló teljesítményeit.

— Persze az eredményesség attól is függ, hogy stabilizálódik-e a létszám. Már nagyon nehéz meggyőzni az embereket, hogy vállalják a túlmunkát, és törődjenek bele abba, hogy a szabadnapokat sem tölthetik családjuk körében — mondotta befejezésül az szb-titkár.

Lakatos Mária

Százéves az Arad—Csanádi Egyesült Vasút

Nosztalgiavonat indul Újszegedről Battonyára

Az egykori *Arad—Csanádi Egyesült Vasút* építése 1881-ben kezdődött és 1883. május 20-án adták át a közforgalomnak a *Mezőhegyes—Kétegyháza* vonalrészt, amellyel teljessé vált az ACSEV hálózata. Elgondolkodtató, hogy száz évvel ezelőtt kezdetleges eszközökkel két év alatt megépült egy 100 kilométeres vasúti pálya. A munka gyors ütemére jellemző, hogy a *Szeged—Makó* vonalrészt már 1882-ben átadták a forgalomnak. Makónak ez volt a karácsonyi ajándéka. A *Szegedi Napló* 1882. december 30-án így írt a nagy eseményről.

„A fölkoszorúzott mozdonnyal érkezett gőzös beláthatatlan néptömeg várta a csinos indóháznál. Amint a vonat befutott, fölharsantak az éljenek, durrogtak a tarackok, s két zenekar húzta a Rákóczi-indulót."

Az Arad—Csanádi Egyesült Vasutak az első világháború előtti Magyarország közlekedésének számottevő tényezője volt. Magyarországon elsőként itt vezették be a motoros üzemet 1903-ban, s ezzel az újításukkal az egész európai kontinensen magukhoz ragadták az elsőséget. Trianon után a megmaradt vonalszakaszokon megalakult a *Szeged—Csanádi Vasút RT.*, amelyet a MÁV 1945 novemberében vett át üzemeltetésre.

Koszó János nyugalmazott MÁV mérnök-főtanácsos hiteles krónikás emlékezést írt a centenáriumát ünneplő vasútról. A krónika így folytatódott 1983. május 7-én.

Indulásra készen pöfékelt Új-Szeged állomáson a 377-es sorozatú gőzmozdony. Szuszogása belehangzott a vasutas fúvószenekar hangulatot keltő térzenéjébe. A nosztalgiavonat személyzete korabeli öltözetben: kék zubbonyban, álló gallérral, csukaszürke nadrágban, tornyos csákóval és fehér kesztyűvel invitálta az érdeklődőket az utazásra. A pénztárnál sokan váltottak jegyet a nosztalgiavonatra és a díszes kiállítású rajzos menetjegyet bizonyára kedves emlékként fogják megőrizni. Sokan adtak fel levelet az ACSEV-emblémával díszített emlékborítékban, amelyet a centenáriumi jubileumi emlékvonattal továbbított a mozgóposta.

Felhangzott a főkalauz öblös hangja:

— *Beszállás! Jubileumi vonat indul Szőreg—Kis-Zombor—Makó—Mezőhegyes—Battonyára!*

A különvonat a Radetzki-induló pattogó ütemére 8 óra 10 perckor kigördült az újszegedi állomásról.

— Beszállás! — sürgeti az utasokat a kalauz

Szőregen úttörők lepték el a vonatot és az utasoknak szegfűt nyújtottak át. Az egykori szalonkocsiból felszolgáló asszonyok járták végig a kocsikat és sós perecet kínáltak. Makón a Himnusz hangjai mellett a város vezetői fogadták a nosztalgiavonatot és az utasokat. Egy úttörő kislány Petőfi: *Vasúton* című versét szavalta el, majd *Tóth Imre* igazgatóhelyettes mondott emlékbeszédet. Az állomás épületén elhelyezett emléktáblát *dr. Faragó István* tanácselnök leplezte le.

Az ünneplő utasok utazásukat megszakítva zenés kísérettel vonultak végig Makó utcáin. A József Attila Művelődési Otthonban megtekintették a száz év történetéből rendezett vasúttörténeti kiállítást. A gazdag anyagot az üzemtörténet lelkes hívei az *Erdei Ferenc* szocialista brigád tagjai gyűjtötték össze. A sok korabeli fénykép, egyenruha, vasúti berendezés között láttunk egy olyan jegylyukasztót is, amely a dátumot is jelezte. *Mészáros Pál* mozdonyvezető sztahanovista oklevele is az emlékek közé tartozik, ő már 1920-ban is ennél a vasútnál szolgált.

— Kérem a menetjegyeket!

Aztán tovább indult útjára az öreg vonat, ahol elhaladt mindenütt érdeklődők fogadták a községekből. Apátfalván kendőlobogtatással üdvözölték a helyi lakosok. *Az idős vasutas szeméből könny csordult ki, amikor előtte, talán utoljára feltűnt a gőzös.*

A centenáriumi különvonaton két csanádpalotai úttörő gyerek tiszteletjeggyel utazott. Ők a helyi honismereti szakkör lelkes munkatársai. A krónikás kisdiákok számos vasúttörténeti visszaemlékezést gyűjtöttek össze idős emberektől. A vonat utasainak felolvasták *Halasi György* ötödik osztályos úttörő színes feljegyzését.

Mezőhegyesen nagy tömeg fogadta a nosztalgiavonatot. Az állomáson várakozók között ott volt *Puja Frigyes* külügyminiszter, aki az ünnepség alkalmából hazatért szűkebb pátriájába.

Az ünnepség keretében itt is emléktáblát avattak. Megemlékeztek arról, hogy a sárba ragadt életet a vasút emelte ki, hogy a mezőhegyesi gazdaság szívesen bocsátotta rendelkezésre területét és 200 ezer forinttal járult hozzá a költségekhez. Az utókor hálás tiszteletét érdemlik ki az egykori vasútépítők, akik gyorsan felépítették az Arad Csanádi Egyesített Vasutat, amely a MÁV-ba beépülve ma is jól betölti fontos szerepét.

A mezőhegyesi József Attila oktatási és művelődési központban nyitották meg a vasutas képzőművészek kiállítását.

Mezőhegyes állomás felvételi épülete

A jubileumi ünnepségen kiemelkedő munkájukért és a vasúttörténet hagyományainak jeles ápolásáért kitüntetést adtak át. Igazgatói dicséretben részesült *Reisz Józsefné* vontatási számadó, *Perlaki János* állomásfőnök, és *Gazsi István* váltókezelő. Kiváló dolgozó kitüntetést kapott *Virág László* vontatási főnök, és *Reinhard József* kocsivizsgáló.

A jubileumi különvonat menetrendje szerint, a régi hagyományokhoz híven, pontosan indult Battonya felé, ahol a centenáriumi ünnepségsorozat május 7-i programja befejeződött.

A centenáriumi rendezvények Makón és Mezőhegyesen május 24-ig tartanak.

Fogas Pál

Ajka állomás kulcsszerepben

A gyorsvonatról leszállva Ajkán, elsőként a kerítés mellett magasodó öreg platán törzsére szögezett tábla hívja fel a figyelmemet. *„A fa alatt tartózkodni életveszélyes!"* — olvasom a szöveget. Ugyan miért? — tűnődöm, hiszen közvetlen veszélynek a nyomát sem látom.

— Ha egy kis szél fúj, karvastagságú ágak hullanak le azért veszélyes — világosít fel egy vasutas.

A forgalmi irodában sok dolga van most a szolgálatban lévő vasutasoknak. Munkájukról *Kovács László* állomásfőnök tájékoztat.

— Ajkán szovjet rendszerű biztosítóberendezés működik. A készülék jó, csak az üzemeltetés körülményei okoznak gondot. *A vágányok eliszaposodtak, esőzés alkalmával a szigetelések eláznak. Ilyenkor a berendezés akkor is foglaltat jelez, ha üres a sínpár. A forgalmistáknak nagyon figyelniük kell, mert könnyen lehet baleset.*

— Ajkának kulcsszerepe van a veszprém—celldömölki vonal forgalmában — folytatja az állomásfőnök. — *Sok az itt feloszlatott vonat. Naponta indítunk irányvonatot Inotára. Ezenkívül kiszolgálunk még kilenc iparvaganyt, amelyek kocsiforgalma szintén nagy.* Hozzánk tartozik az úrkúti gazdasági vasút is, amely mangánércet szállít a bányától a felsőcsingeri átrakóig.

Ebben az évben gondot okozott a mangánérc exportálása, mert a külföldi cégek lemondták a megrendelést. A Szovjetunió hajlandó volt hatvanezer tonnát átvenni, de ezt a mennyiséget két hónap alatt kellett határainkon túlra juttatni. A szocialista brigádok segítsége nélkül ezt a feladatot nem lehetett volna teljesíteni.

— Meg kell említeni azt is, — folytatja az állomásfőnök —, hogy a kisvasút és a hozzá vezető nyolc kilométer hosszú normál nyomközű iparvágány rossz terepviszonyok között épült. A huszonkét ezrelékes pálya veszélyessé teszi a közlekedést. *A kisvasúton pedig a legalapvetőbb biztonsági felszerelések is hiányoznak. A vonatok kézifékezéssel gurulnak a hegyoldalról.* A brigádok összefogásával végül sikerült két hónapon belül elszállítani az ércet. Többek között ezért is kaptuk a *Kiváló üzemegység* címet.

— Milyen terveik vannak?

— A legfontosabb feladatunk a jövőben a menetrend szerinti közlekedés javítása. Lényeges javulás azonban csak a vonalkorszerűsítés befejezése után várható. Sajnos a munkaerőhiány nálunk is gondot okoz.

Gerencsei Zoltán

Debreceni pályafenntartók

Elismerő oklevelet kaptak

A pályafenntartási szakszolgálat munkaversenyében 1982-ben a debreceni vasútigazgatóság egységei bizonyultak a legjobbnak, és ezzel elnyerték a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége elismerő oklevelét.

A munka értékelésére és a kitüntetés átadására április 20-án került sor Debrecenben, a Szakszervezetek Megyei Tanácsának székházában. Az ünnepségen részt vett *Gulyás János*, MÁV vezérigazgatóhelyettes, *Feleki Pál*, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke, *Kulcsár József* vasútigazgató, valamint *Nagy Sándor*, az MSZMP városi bizottságának képviselője.

A vasútigazgatóság pályafenntartási szakszolgálata *minden tervmutatóját teljesítette, ugyanakkor 3,5%-os csökkenést ért el az üzem-, a fűtőanyag- és az energiaköltségekben.* Javult a vasúti pályák forgalombiztonsága, felére csökkent a tárgyi balesetek száma. A műszaki mutatók javításával sokkezer tonna áru elszállítása vált lehetővé — kisebb kocsiparkkal. Az utazóközönséget érintő közvetlen eredmény az is, hogy közel 20 km hosszban sikerült emelni a pályasebességet, csökkenteni az állandó sebességkorlátozást.

Az elismerő oklevelet Gulyás János vezérigazgatóhelyettes és Feleki Pál adta át a kitüntetett szakszolgálat vezetőinek.

Dobos Péter

Szekszárdra került a vándorzászló

1982-ben több mint kétszáz MÁV—Volán komplexbrigád vett részt a munkaversenyben. A közelmúltban hálózati szinten értékelték a két vállalat komplex brigádjainak munkáját, eredményeit. Ennek alapján *Szekszárd állomás komplexbrigádja került az első helyre.*

A szekszárdi komplexbrigád elnyerte a MÁV Vezérigazgatóság és a Volán Trösztöt által erre a célra alapított vándorzászlót. A kollektíva tagjai személyenként 1500 forint jutalmat kaptak. A versenyben oklevelet nyertek a *zalaegerszegi, a sátoraljaújhelyi* és *Bérettyóújfalui* állomások MÁV—Volán komplexbrigádjai.

S. R.

Szocialista módon

Arany után Kiváló Brigád

A szeged-rókusi gépállomás *Ságvári* szocialista brigádja mögött 12 sikeres év áll. Egymást követően háromszor kapott aranykoszorús kitüntetést a brigád, és az 1982. évi kiemelkedő tevékenységéért még előbbre lépett, MÁV Kiváló Brigád kitüntetésben részesült.

Anyaggazdálkodók, üzemelszámolók és a munkaügy területén dolgozók — 7 nő és két férfi — tartoznak ebbe a kilenctagú közösségbe. *Vértesi Gyuláné* brigádvezetőtől azt kérdeztük, hogy mi indította a szocialista brigád megalakítására a gépállomás nődolgozóit.

— A szocialista brigádmozgalomban mindenkinek helye van. Ez ösztönzött bennünket arra, hogy mi nők is alakítsunk brigádot. A felismerés és a mi körülményeink azonban csak lehetőséget adtak a brigádalapításra. Elhatározásunkat nekünk kellett tartalommal kitölteni, hogy életképesek maradhassunk. A mozgalom hármas jelszavát; a munkát, műveltséget és az emberséget komolyan vettük. Szerződésünket évenként ennek a hármas jelszónak a jegyében kötöttük meg *és most öröm tölt el bennünket, hogy életrevalók maradtunk és megkaptuk a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést.*

Az anyagellátás mindenütt érzékeny terület. A brigád gondos anyagkészletgazdálkodása hozzájárult a szentesi építési főnökség kedvező készletnorma alakulásához, amely a megszabással szemben csak 92,6%-os szintet ért el. Jelentős és elismert többletmunkát végeztek, amikor a központi szertárnál a hónapokig tartó leltározási szünet miatt a brigád tagjai ellátták a mennyiségi és minőségi anyagátvételt is. Ezzel a munkájukkal biztosították az egyébként késedelmet szenvedő határidős javítások időbeni befejezését. Példás munkájukért igazgatói dicséretben részesültek.

A brigád tagjai a decentralizált munkaügyi tevékenységet a több mint 230 fős gépállomáson átlagon felüli munkával végzik, ugyanez vonatkozik a két üzemelszámolási dolgozóra is, akikre nagy munkaköri terhelés hárul.

A társszolgálati ágakkal való jó együttműködésért a békéscsabai pályafenntartási főnökség elismerését fejezte ki.

A politikai és szakmai ismeretek szüntelen bővítése a kis kollektíva életétől elválaszthatatlan. A rendezvények, a művészeti események és kiállítások látogatása életszükségletükké vált. A brigád csapata bejutott a munka és műveltség vasútigazgatósági döntőjébe. Nagy érdeklődést tanusítanak a népművészet iránt. Legutóbb *Rátkai Sándor* papucskészítő mesternél voltak, ahol a híres szegedi papucsok készítését nézték végig.

A Ságvári szocialista brigád nem önmagába forduló közösség. Számos rendezvény szervezői. A családi kötelezettség mellett, az elmúlt évben 253 órát dolgoztak kommunista műszakban és egyéb társadalmi munkán. A munkahelyi tisztasági verseny harmadik fordulójában megszerezték az első helyet. Valamennyien tagjai a Vöröskeresztnek, rendszeres véradásukkal segítik a rászorultakat. Nagy szeretettel patronálják volt munkatársaikat, a nyugdíjasokat. Vidámságukkal, kiegyensúlyozott életükkel hangulatos, közvetlen kapcsot teremtenek az egykori munkahely és nyugdíjasai között.

Fogas Pál

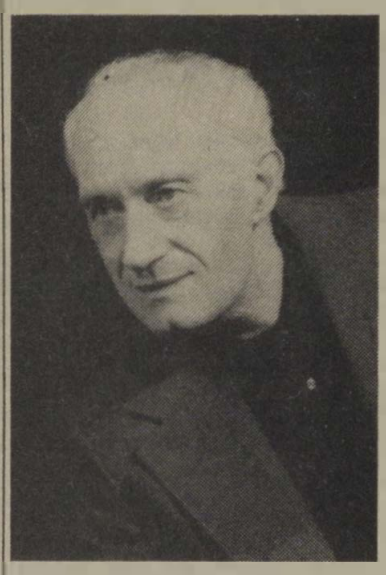
Negyvenegy év után

A kereskedelmi oktató átadta a szolgálatot

Orosháza állomáson ez év elején elkezdődött egy folyamat. Két év alatt a vezetők többsége, több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonul. Helyükre fiatalok lépnek. A nyugdíjba vonulók sorát február 28-án *Dobrádi László* főfelügyelő, kereskedelmi oktató nyitotta meg.

— Ez volt az utolsó nap, melyet tényleges szolgálatban töltöttem. Nagyon nehéz lett a szívem. Próbáltam magamban megfogalmazni a vasúti szolgálatban eltöltött 41 évet. A bácsbokodi első napok, a háború, a fogság, az ott szerzett súlyos betegségem és újra a vasút, a forgalmi és kereskedelmi szolgálatban töltött nagyon szép évek.

Dobrádi László, aki Orosháza állomáson kereken 20 esztendőn át a kereskedelmi oktatói munkakört töltötte be, nyugodtan, megfontoltan beszélt. Sokat dolgozott, a külön megbízatásokat is lelkiismeretesen elvégezte. *Oktató-nevelő munkája mellett ő volt a polgári védelmi törzsparancsnok és a munkavédelmi megbízott is.* Hófehér haja, megjelenése tiszteletet követelt.



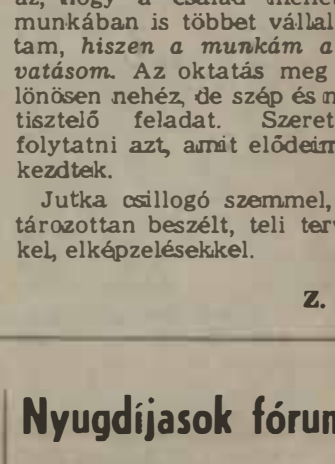
Dobrádi László

Orosházára 1946 novemberében helyezték. Dolgozott a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat minden munkakörében a forgalmi szolgálattevőtől az állomásfőnökig. *Felnevelt két vasutas nemzedéket,* valamennyien hivatásukat szerető vasutasokká váltak.

— *Nyugodtan, megelégedetten megyek nyugdíjba* — mondja. — *Úgy érzem, elvégeztem feladatomat.* Bízom abban, hogy utódom is eredményesen folytatja azt, amit én elkezdtem. Tudom, Jutka alkalmas erre a beosztásra és ez engem boldoggá tesz.

Laci bácsi szavait Jutka, azaz *Tóth Róbertné* intéző, aki a kereskedelmi oktatói munkát átvette, meghatottan hallgatta. A fiatalasszony, három gyermek édesanyja, Szegeden a Vasútforgalmi Technikumban érettségizett 1965-ben, akkor még *Zsótér Judit* néven ismerték. Dolgozott forgalmi szolgálattevői, személypénztárosi és üzemgazdasági ügyintézői munkakörökben. Oktatói kinevezése előtt árupénztárosként teljesített szolgálatot.

A munka és a család mellett mindig volt ideje a közösségi tevékenységre is. A kereskedelmi szocialista brigád tagjaként állandó résztvevője volt a közművelődési vetélkedőknek. Érdeklődése a világ dolgairól széles skálán mozog. A szakma szeretete, a szépirodalmi könyvek olvasása, a művészetek iránti vonzódása segítette az eredmények elérésében. Munkatársai is bíztak felkészültségében, tárgyaló és előadókészségében, amikor megválasztották szakszervezeti bizalmivá.



Tóth Róbertné

— *A bizalom, az hogy munkatársaim támogatását magam mögött tudom, erőt ad az újabb feladatok megoldásához.* Ez a segítség, továbbá vezetőim figyelmessége és Laci bácsi gondoskodása sokat jelent számomra. Csak így lehet az, hogy a család mellett a munkában is többet vállalhattam, *hiszen a munkám a hivatásom.* Az oktatás meg különösen nehéz, de szép és megtisztelő feladat. Szeretném folytatni azt, amit elődeim elkezdtek.

Jutka csillogó szemmel, határozottan beszélt, teli tervekkel, elképzelésekkel.

Z. J.

Május elsején Szombathelyen

Vasutasok a felvonulók élén

Az idei május elsejei felvonulást a szombathelyi körzeti üzemfőnökség dolgozói nyitották meg. A vasi megyeszékhely tömegdemonstrációjának az élére azért kerültek a vasutasok, mert 1982. évi munkájuk alapján megkapták a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott *Kiváló Üzemfőnökség* kitüntető címet.

A kitüntetés átadására április 28-án, a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében rendezett ünnepségen került sor. Ezen az ünneplő dolgozók, a vasútigazgatóság, a területi szakszervezeti bizottság, a párt- és tömegszervezetek és számos meghívott vállalat, intézmény képviselője mellett megjelent *Gulyás János,* a MÁV vezérigazgató-helyettese és *Dénes Sándor,* a vasutasszakszervezet szervezési és káderosztálya vezetője, az elnökség tagja.

Müller László üzemfőnök elmondotta, hogy az elmúlt évben nagy súlyt fektettek a személyszállításra. Ennek eredményeként javult a menetrendszerűség. Nem jelentéktelen, hogy vonataik külső és belső tisztasága, fűtése és világítása is megfelelő volt. Növelték az utastájékoztatás színvonalát. Az utasáramlásnak megfelelően bátran kezdeményezték a szerelvények kocsijainak a csökkentését vagy kiegészítését.

— Az elszállított áru tekintetében rendkívül pozitív mérleggel zártuk az évet — folytatta Müller László. — *Az évi 922 ezer tonnás tervet 15 százalékkal teljesítettük túl és ezzel először értünk el 1 millió tonnán felüli teljesítést.*

A fuvarszervezők, kereskedelmi dolgozók és a körzeti állomások dolgozói is kitettek magukért. A megnövekedett árumennyiséget 1909 vagonnal kevesebbel szállították el. A kocsikihasználási tervüket 106 százalékra teljesítették.

Kétműszakos munkáltatással biztosították, hogy az M 62-es mozdonyok B 3-as javítását a 15 napos átfutási normaidővel szemben 11 nap alatt elvégezték. A D 2-es javításokat a 48 órás normaidővel szemben 20 óra elteltével már visszaadták a forgalomnak. Az M 43-as dízel-vontatójárműveket a kihasználatlan éjszakai órákban javították.

Az üzemfőnök beszélt a gondokról is:

— *Üzemfőnökségünk 1982. évi átlagos létszáma 2209 volt. Ez 400-zal kevesebb a szükségesnél. Különösen kedvezőtlen a létszámhelyzetünk a frekventált munkakörökben, a forgalmi utazóknál, a kocsirendezőknél, a sarusoknál, a tolatásvezetőknél és a vonatvezetőknél.* A megoldás érdekében mellékfoglalkozású szerződéseket kötöttünk, saját munkakörben túlfoglalkozásokat engedélyeztünk. 72 vontatási dolgozót képeztünk át forgalmi szolgálatra. Jelenleg a gazdasági munkaközösségek megalakításán fáradozunk.

A munka élenjárói a 69 brigádba tömörült 721 dolgzó volt. Számos társadalmi munkaakciót is kezdeményeztek amellett, hogy legtöbb segítséget a saját munkaterületükön várták tőlük. A beadott újítások száma az előző évihez viszonyítva 4-gyel, az elfogadottaké 9-cel, a bevezetetteké 5-tel emelkedett. *Az újításokból származó megtakarítás 62 ezer forinttal többet tett ki mint 1981-ben.*

Számos kezdeményezésükkel élenjárói voltak az anyag- és energiagazdálkodásnak is.

A körzeti üzemfőnökséghez tartozó szolgálati helyek közül a szombathelyi forgalmi üzemegység, *Porpác, Hegyfalu, Jánossomorja, Körmend, Sárvár* és *Répcelak* állomások kollektívája tűnt ki.

Müller László röviden vázolta a biztosítóberendezési és fenntartási, és a szertárfőnökség dolgozóinak a munkáját is. Ők a szombathelyi vasútigazgató és a területi szakszervezeti bizottság élenjáró szolgálati hely kitüntetést kapták meg ez alkalommal.

Sz. Jakab

FELVÉTEL

a munkavédelmi szakképzés középfokú szakképesítő tagozatára

A középfokú munkavédelmi szakképzés levelező rendszerű oktatás formájában történik. Felvételre jelentkezhetnek azok a továbbtanuló dolgozók, akik szakközépiskolai vagy gimnáziumi érettségi bizonyítvánnyal és legalább kétéves munkahelyi munkavédelmi szakmai gyakorlattal rendelkeznek.

A középfokú munkavédelmi szakképesítés célja, hogy a felsőfokú munkavédelmi szakképesítéshez nem kötött munkavédelmi munkakörök betöltésére megfelelően képzett szakemberek álljanak rendelkezésre.

A képzési célnak és foknak megfelelően a szakemberek munkavédelmi, társadalmi, jogi, szervezési, munkabiztonsági ismereteket és gyakorlati alkalmazási készséget sajátítanak el.

A középfokú munkavédelmi szakképzés tanulmányi ideje két év, évenként közel 300 elméleti, illetve gyakorlati tanórával, összesen 600 tanóra keretben. A középfokú műszaki szakképesítéssel rendelkező dolgozóknak csak a második év elvégzése szükséges.

A képzésben részt vevő hallgatók a tanult tantárgyakból gyakorlati vizsgára kötelezettek és csak az előírt vizsgák eredményes letétele jogosít fel az intézet állami vizsgáztató bizottsága előtti középfokú munkavédelmi szakképesítő vizsga letételére.

Az oktatással vizsgáztatással, a tankönyvekkel és egyéb oktatási segédletekkel kapcsolatos költségek, önköltséges elszámolási rendszerben, a továbbtanuló dolgozót terhelik, illetve azokat — külön jogszabály rendelkezései szerint — a munkáltató átvállalhatja. *Évenkénti tandíj előreláthatólag 3000 Ft, a képesítő vizsgával kapcsolatos költség kb. 500 Ft.*

A Munkavédelmi Továbbképző Intézet középfokú képesítő tagozatán résztvevő továbbképzésben résztvevő továbbtanuló dolgozókat a 6/1981. (XII. 29.) ÁBMH sz. rendelkezésre 20. § és a 21. §, illetve az 1. § szerint tanulói kedvezmények illetik meg.

Jelentkezési lap és a tájékoztató beszerezhető az intézetben (*Budapest V., Guszev u. 12. 1368. Pft. 200.*) a szakmai szakszervezetek és a szakszervezetek megyei tanácsai munkavédelmi osztályain, továbbá a következő kihelyezett tagozatokon:

„Fáy András" Közlekedés Gépészeti Szakközépiskola Budapest, IX., Mester u. 60. 1095.

„Mayer Lajos" Vízügyi Szakközépiskola Győr, Bácsai u. 55. 9062.

„Mechwart András" Gépészeti Szakközépiskola Debrecen, Széchenyi u. 58. 4027.

„Gábor Áron" Kohó- és Öntőipari Szakközépiskola Miskolc, Bólya út 10. 3520.

„Zipernovszky Károly" Gépészeti Szakközépiskola Pécs, 48-as tér 3. 7601.

„Latinka Sándor" Gépészeti Szakközépiskola Szombathely, Rohonczi út 1. 9701.

A jelentkezési lapot a szükséges mellékletekkel és egy saját névre címzett, bélyeggel ellátott középméretű borítékot 1983. június 15-ig az intézethez, vagy a felsorolt szakközépiskolákhoz lehet postán megküldeni.

A felvételről — a felvételi bizottság javaslata alapján — az intézet igazgatója dönt. Az elutasítást tartalmazó határozat ellen 15 napon belül fellebbezéssel lehet élni a SZOT munkavédelmi osztály vezetőjéhez.

Nyugdíjasok fóruma

A nagykanizsai nyugdíjas-alapszervezet április 27-én fórumot rendezett a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A nyugdíjasok kérdéseire *Tóth Györgyné dr.,* a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetője, *Csesznyák Józsefné,* a MÁV Nyugdíj Hivatal információs irodájának vezetője és *Kukovicza Árpád,* a KV nyugdíjas szakbizottságának titkára válaszolt.

A fórum után a fővárosi művészek adtak műsort, *Zentai Anna, Aradszky László* és *Nánási Lajos* közreműködésével. A műsort vacsorával egybekötött zenés szórakozás követte.

Kommunista műszak

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen április 11. és 15. között *kommunista műszakot szerveztek,* amelyen mintegy ötszázan vettek részt. A brigádok többek között személykocsikat tisztítottak, a teherpályaudvaron összetakarították a vagonokból kihullott árut. A kocsijavító műhelyben a teherkocsik részlegvizsgáit végezték.

Pusztaszabolcson és a velencei-tavi állomásokon is csatlakoztak a műszakhoz a vasutasok. Parkosítottak, takarítottak, elvégezték a legsürgetőbb teendőket a szolgálati helyeken.

Múlt és jelen találkozása

Vasúttörténeti kiállítás Békéscsabán

A terv és a megvalósulás, a változás és a változtatás, hagyományőrző, a múltat megtartó, átörökítő munka. Mindezek a békéscsabai vasúti csomópont és a körzeti üzemfőnökség tényleges és nyugdíjas dolgozóira jellemzők. Azokra, akik az üzemfőnökség művelődési bizottságának felhívására résztvettek a vasutas múltat idéző írásos, képi és tárgyi dokumentumok, szellemi értékek gyűjtésében, feldolgozásában és az üzemtörténeti kiállítás rendezésében.

Szívszorongatók és egyben felemelők; a múlt századi iratok, vasutas újságok tartalmi és a fényképeken megjelenő arcok, az első és második világháború emlékei az újjáépítés, a vasutasok összefogásának, összetartásának írásos képi, tárgyi és hangdokumentumai.

A vasúttörténeti kiállítást április 29-én *Annus István,* a szegedi igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának vezetője, a munka ünnepe és a békéscsabai körzeti üzemfőnökségnek a *Kiváló* cím elismerő oklevél átadása alkalmából nyitotta meg a vasutas művelődési házban.

Aki végigjárja a kiállító termet megismerkedhet az első — a Széchenyi-féle — vasúti koncepcióval, mely tervben Békéscsaba helység csak szárnyvonalként kapcsolódik be az országos vasútvonal-hálózatba. Hogy nem így épült meg, az Békéscsaba megyeszékhellyé fejlődésének egyik alapja volt. Megismerhetjük továbbá: a békéscsabai vasutasok munkásmozgalomban való részvételét, *Zsebik Pál* életútját, aki *Landler Jenő* tanítványa volt 1919-ben.

A vasutasokat már az első világháborúban felmentették a frontszolgálat alól, a II. világháborúból szóló felmentést pedig magyar és orosz szövegű irat is bizonyítja.

Képen láthatjuk Mezőtúr állomás vezetőit 1861-től, az egyenruhák változásait, Békéscsaba állomás felvételi épületének fényképeit 1906-tól, valamint az első vonat érkezését megörökítő rajzot 1858-ból.

Az 1800-as évekből származó felügyeleti könyvek a hű bizonyítékai a vasúti fegyelemnek az ellenőrzéseknek. Az utasítások reprezentálják a vasúti szolgálat végrehajtásának változásait és egyes esetekben változatlanságait.

A mozdonyfűtői fatáska, a morze távíró, a rombadőlt állomásépület a múlté, de nem szabad elfelejteni, őrzik a képek az újságok, a tárgyak. A vasút szeretetéről, a biztos jövedelem forrásról, a szolgálatról valló kilencvenéves nyugdíjas vasutas hangját is megörökítette a hangszalag.

Az összegyűjtött és átörökített tárgyi, szellemi értékek újra élni fognak. Az üzemi művelődési bizottság a végleges anyagból állandó és oktató jellegű vasúttörténeti kiállítást állít össze az üzemfőnökség oktatási központjában. Céljuk ezzel az, hogy megőrizzék és egyben életre is keltsék a vasúttörténeti dokumentumokat, megismertesék a múlttal, a vasúti hagyományokkal az újfelvételes dolgozókat, hogy erőt, bíztatást meríthessenek és példaképet alkothassanak önmaguknak, választott pályájuk hivatássá válásához.

Zacharidesz Jánosné

Majális a Csanyik-völgyben

A miskolci körzeti üzemfőnökségen is gazdag, szórakoztató műsorokkal ünnepelték meg május 1-ét. Az ünnepségsorozat április 28-án kezdődött. Az új szociális és oktatási központban *Vincze Károly,* a KÜF szakszervezeti bizottságának titkára mondott beszédet, majd *Gávay Pál* üzemfőnök és *Berta Attila,* a területi szakszervezeti bizottság munkatársa adta át a kitüntetéseket a szocialisa brigádoknak.

A főnökségeken, szolgálati helyeken röpgyűléseken emlékeztek meg a munkásosztály nagy ünnepéről. Az ünnepségsorozat a csanyik-völgyi parkban rendezett majálissal folytatódott. A vasutasok és családtagjaik kellemesen szórakoztak az egész napos kulturális és sportrendezvényeken.

A szerkesztőség postájából

Ötven évvel ezelőtt kulturáltabban utaztunk

Többször is elolvastam a *Magyar Vasutas* április 4-i számában *„A kulturált utazás nyomában a helyi és távolsági vonatokon"* címmel megjelent riportot. Elszomorító, amit a cikk szerzője a személyvonatok állapotáról ír. Amikor én 1928 és 1939 között jegyvizsgáló, majd később fővizsgáló voltam a MÁV-nál, tisztábbak voltak a vonatok, és szigorúbb az ellenőrzés.

Egy évben kétszer utazom Vecsésre. Szinte elképzelhetetlen, hogyan piszkolódnak el annyira az ablakok, hogy ki sem látni rajtuk. A gőzös vontatás idején is tisztább ablakokkal közlekedtek a vonatok. Emlékszem egy érdekes epizódra. 1935-ben, a Déli pályaudvaron történt. Jegyvizsgáló voltam akkor, és az indításra várva álltam az egyik kéttengelyes kocsi mellett. Arra lettem figyelmes, hogy valaki kitörte belülről a kocsiablakot. Bementem a fülkébe, és az ott ülő fiatalember elmondta, hogy ő törte ki véletlenül az ablakot. Kérte, hogy menjünk be a forgalmi irodába, de a kárt nem hajlandó megtéríteni.

Tettét azzal magyarázta, hogy ki akart nézni az ablakon, mert azt hitte, le van húzva, olyan tiszta volt az üveg. *Védekezését elfogadták, és büntetést sem kellett fizetnie.* Azt hiszem, napjainkban ilyen „tévedés" már nem fordulhat elő.

Legutóbb december végén utaztam Vecsésre a 2122-es számú vonattal. A nemdohányzó szakaszba szálltam, *de a fülkében alig lehetett látni a füsttől. Amikor megkértem* utastársaimat, hogy ne dohányozzanak, durva megjegyzést tettek, és kinevettek. Ezután kimentem a peronra és álltam Vecsésig.

Nagyon sajnálom azokat a jegyvizsgálókat, akiknek ilyen utasokkal van dolguk. *Valamikor a kalauznak nagy tekintélye volt. A fővizsgálókról nem is beszélve.* Javaslom, hogy a fővizsgálók rendszeresebben tartsanak ellenőrzést a vonatokon és a rendőri kíséret sem ártana.

A kulturált utazás feltételeit csak így lehet megteremteni!

Bognár Károly
Tapolca

Szóvá tesszük

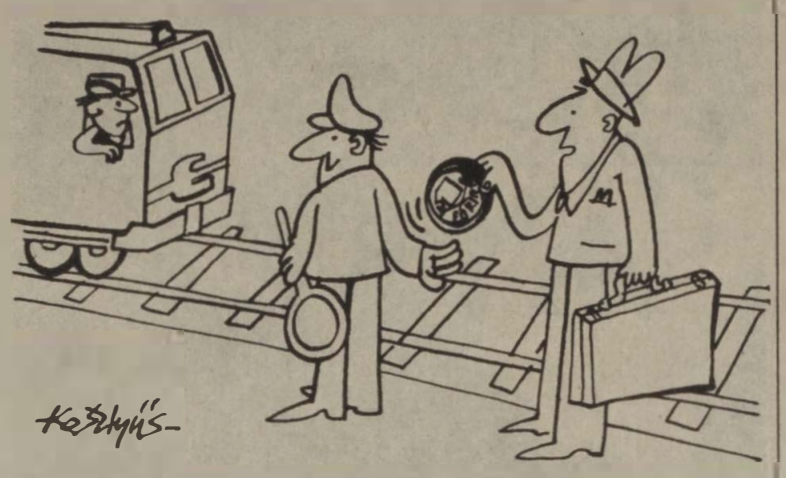
Miért szűnnek meg a lejtésjelzők?

A mozdonyvezetők az év eleji forgalmi oktatásokon már foglalkoztak az új F 1-es utasítással. Amikor az utasítást megkaptuk, meglepetéssel fedeztük fel, hogy 482. pontja — amely a lejtésjelzőkkel foglalkozik — *kimaradt az F 1-esből.* Ezek szerint a jövőben megszűnnek a lejtésjelzők.

Mi, mozdonyvezetők nem értünk ezzel egyet, mert a lejtésjelzőknek nagy szerepe volt a biztonságos közlekedésben. Különösen sötétben nyújtott nagy segítséget, a fékút megválasztásához. Ennek azért is nagy a jelentősége, mert az energiatakarékosság szempontjából nem mindegy, hogy mikor és milyen hatásfokkal fékezünk. A kezdő mozdonyvezetőknek is biztonságot jelentettek a lejtésjelzők.

Kíváncsiak vagyunk, hogy miért szüntetik meg azokat? Az utasítás szerkesztőinek érdemes lenne felülvizsgálni ezt a döntést!

Sepsi Gyula
mozdonyvezető, Miskolc



A sietős utas
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Huszonöt éve alakult a főnökség

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen a május 1-i ünnepségen emlékeztek meg a főnökség megalakulásának 25. évfordulójáról. *Kerepesi Pál* pft. főnök méltatta az elmúlt negyedszázad eredményeit.

1958-ban jelent meg a vasúti főosztály rendelete a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség megalakulásáról. Vonalhálózata *Aszód—Somoskőújfalu* és *Hatvan—Újszász* vonalszakasz. A főnökség megalakulásakor a létszám 1051 volt, jelenleg 340. Kezdetben a Hatvan és somoskőújfalui vonalon a vonatok csak 40 kilométeres sebességgel közlekedhettek. 1958-ban kezdték el a hézag nélküli vágányok építését. *Átépült a Hatvan—Újszászi vonal is.* A nehéz pályafenntartási munkát a korszerű géplánconk bevezetése könnyítette. Ezzel magyarázható többek között a létszámcsökkenés is. 1977-ben a főnökségen öt főpályamesteni szakaszt és két GMPSZ-t alakítottak.

A főnökség 25 év alatt egyszer nyerte el a Kiváló Főnökség és kétszer az Élüzem címet. Hétszer vezérigazgatói hatszor pedig igazgatói dicséretben részesült. Az elmúlt évi eredmények alapján az idén ismét *Kiváló Főnökség* címmel tüntették ki.

Rapi József
Hatvan

Gondtalan üdülés Hajdúszoboszlón

Feleségemmel április 7-től április 20-ig üdültünk Hajdúszoboszlón a MÁV Első Biztosító Egyesület gyógyüdülőjében. Az ott töltött két hét kellemes emlékekkel gazdagított bennünket. A vendégek elismerően nyilatkoztak az üdülő személyzetének udvarias, előzékeny magatartásáról, a kiszolgálás magas színvonaláról. Dicséret illeti *Szencsák Ferencné* kultúrfelelős munkáját is, aki érdekes kirándulásokat szervezett. Jártunk Debrecenben, Hortobágyon, Sárospatakon és Nagyváradon is. Megtekintettük az idegenforgalmi nevezetességeket és több múzeumot.

A kellemes, gondtalan pihenésért az üdülő minden dolgozójának köszönetünket fejezzük ki.

Nagy János
MÁV-nyugdíjas, Pécs

Pécsi KISZ-esek Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség KISZ-szervezetének meghívására tapasztalatcsere-látogatást tett Székesfehérváron a pécsi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottságának 24 fiatalja. A vendégeket fogadták az üzemfőnökség politikai és gazdasági vezetői is, majd *Rácz Alpár* üzemfőnök adott tájékoztatót a főnökség munkájáról, eredményeiről. Ezután *Benedek László*, az üzemi pártbizottság titkára ismertette a vasutas fiatalok közéleti tevékenységét.

A gazdag programban szerepelt a művelődési házban megnyílt vasutas fotószakkör alkotásainak bemutatása, majd a Költészet eredete című irodalmi esten való részvétel. A második napon Veszprémbe látogattak a fiatalok.

A találkozó harmadik napján a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szolgálati helyeivel és a város nevezetességeivel ismerkedtek meg. Jövőre a székesfehérváriak látogatnak Pécsre.

T. T.

Száz éve született Jaroslav Hasek

Ünnepi megemlékezés a Törekvésben

A budapesti Csehszlovák Kulturális és Tájékoztató Központ az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Központjával közösen ünnepséget rendezett *Jaroslav Hasek*, a nagy csehszlovák író születésének 100. évfordulója alkalmából. Részt vett a megemlékezésen *Tibor Chován*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövetségének kulturális attaséja is.

A hazánkban is jól ismert *Jiri Marek*, állami díjas író beszélt Hasek munkásságáról, életéről, a megjelent szocialista brigádoknak és az irodalombarát középiskolás diákoknak. Az előadó részletesen ismertette a nálunk is népszerű *Svejk, a derék katona* című szatirikus regényének hátterét, keletkezésének történetét.

Az előadás után Jiri Marek válaszolt a hallgatók kérdéseire.

Rakovszky József

Panaszok, közérdekű bejelentések

„Az állampolgárok közérdekű bejelentéseikkel és javaslataikkal elősegítik a társadalmi viszonyok fejlesztését, a szocialista törvényesség erősítését, a társadalmi tulajdon védelmét és a közéleti tisztaság biztosítását. A panaszok törvényes elintézése segíti a jogos egyéni érdekek érvényre juttatását. A közérdekű bejelentések, javaslatok és panaszok előterjesztése és elintézése része a szocialista demokratizmusnak."

Az idézett törvény szövegének szellemében a MÁV Vezérigazgatóság Igazgatási és Jogi Szakosztálya évről évre vizsgálja a beadványokat. Az összeállításukban megjelent tájékoztatóból kitűnik, hogy a közérdekű bejelentések számának alakulásánál 1980-ig lassú, a következő évtől ugrásszerű emelkedés tapasztalható. Ugyanakkor a panaszok csökkenő tendenciát mutatnak. Általános megállapítás: *a tárca más alágazataihoz hasonlóan egységesítették a statisztikai adatszolgáltatás rendszerét.*

Közérdeket sértő dolgozói, vezetői magatartással kapcsolatban 1982-ben csekély mértékben csökkentek a bejelentések, de alaposságuk aránya változatlanul magas, több mint 60 százalék. A járművek zsúfoltságával kapcsolatos közérdekű bejelentések, javaslatok és panaszok számában sem mutatkoznak kedvező változások. Több mint kétszeresére nőtt a fűtés hiányát vagy elégtelenségét kifogásoló beadványok száma, viszont csökkentek a tisztaságra vonatkozó észrevételek. *A vonatok késésével 1981-ben 112, 1982-ben 223 panasz foglalkozott.* A menetrendi bejelentéseket, javaslatokat az 1982/83. évi menetrend elkészítésénél figyelembe vették és a változtatások kellő visszhangra találtak: *az utaspanaszok száma jelentősen csökkent, ugyanakkor viszont növekedtek a hivatásforgalomban résztvevők kifogásai.*

A vasútigazgatóságok értékelő elemzéseiből egyértelműen megállapítható, hogy a bejelentések zöme a MÁV szolgáltatásaival foglalkozott. Az utazóközönség véleménye szerint a szolgáltatások színvonala nem javult. A szűk anyagi feltételek mellett megnőtt az emberi tényezők jelentősége. Gyakran éri sok bosszúság az utast: *nem kap gyors információt, a jegyvizsgálók vasúti hiba esetén is utánfizettetnek, kioktatnak.* El kell érnünk, hogy az állampolgárokkal érintkező dolgozóink udvariasan viselkedjenek, a jegyvizsgálók segítsék az utasokat a le- és felszállásban, s adjanak megfelelő tájékoztatást. A nyilvánvalóan vasúti hibából eredő utánfizetésektől a jegyvizsgálók tekintsenek el és a kioktatás helyett viselkedjenek udvariasan. Mindezek megvalósításával a két legjelentősebb panaszforrást meg lehetne szüntetni.

A közérdekű bejelentések, javaslatok és panaszok színvonalas intézése érdekében *továbbra is követelmény, hogy valamennyi állomáson legyen panaszkönyv és azokat a szolgálati főnökök rendszeresen ellenőrizzék; a szakszolgálatok fokozottabban törekedjenek a panaszforrások felszámolására; a negatívan értékelhető magatartásra visszavezethető bejelentéseknél és panaszoknál felelősségre vonást alkalmazzanak.*

Dunakeszi brigádok vetélkedője

A dunakeszi járműjavítóban április 12-én KRESZ, egészségügyi és munkavédelmi vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. Hatvanegy brigád 183 tagja készült a versenyre. A zsüri külön értékelte a KRESZ és az egészségügyi, és külön a munkavédelemmel kapcsolatos kérdésekre adott válaszokat.

A KRESZ-vetélkedő első három helyezettje: a *Csanádi György*, a *József Attila* és a *Radnóti Miklós* brigád. A három csapat a közlekedésbiztonsági tanácstól egy-egy kismotorszerelő szerszámkészletet kapott.

A munkavédelmi vetélkedő győztese a *Petőfi Sándor* brigád lett. Második a *Szárnyaskerék II.*, harmadik pedig a *Szárnyaskerék I.* brigád. Jutalmuk 1500, 1200 és 900 Ft.

Az információban kérdezték — az illetékesek válaszolnak

Az alapszervezetek és középirányító szakszervezeti bizottságok információs jelentéseikben rendszeresen jelzik azokat a közérdekű, további intézkedést vagy válaszadást igénylő kérdéseket, amelyeket a bizalmi csoportok, tisztségviselők vetnek fel. Ezek közül most az alábbi kérdésekre válaszolunk.

Miért módosították úgy az „A—2-es utasítás nőkre vonatkozó pontjait, hogy kötelezővé tették a rákszűrő vizsgálatokat?

Az A—2-es utasítás — mely az időszakos vizsgálatok rendjét előírja — 1972 óta van érvényben, s azóta minden dolgozóra kötelező érvénnyel bír. Tehát nincs szó új rendelkezésről. Már 1972-ben, amikor az utasítást megfogalmazták, minden pontja rendelkezése előremutató volt. Korszerűségéből azóta se vesztett, hiszen a megelőzés, a dolgozók egészségének, megóvását tűzte célul. Ennek ellenére mégis gyakori — minthogy az információs jelentésekben több alapszervezet is jelzi — a nődolgozók nem vesznek részt a vizsgálaton. Ez egyben azt is mutatja, hogy a társadalmi szervezeteknek, köztük a szakszervezetnek sok tennivalója van az egészségügyi felvilágosításban, a betegségmegelőző szemlélet kialakításában.

Miért nem emelkedik a ruházati termékek árával együtt a vasúti egyenruha térítési díja?

A természetbeni egyenruhaellátás helyett egyenruha-térítésben részesülő dolgozókat 1983-ban is a 115 671/1972. 3. A számú utasításban felsorolt megfelelő összegek illetik meg. (Az említett rendelet a *MÁV Hivatalos Lapja* 44/1972. számban jelent meg). Az egyenruha összegének felemelésére, a térítésben részesülők körének bővítésére a népgazdaság — és a vasút — jelenlegi helyzetében, *a gazdasági szabályozókból adódó növekvő terhek miatt, nincs lehetőség.* Ezt csak alátámasztja, hogy a MÁV 1982-ben igen mérsékelt eredményeket ért el.

Az 1983. évi fűtési és melegvíz-szolgáltatási díjakkal kapcsolatban elég sok panasz érkezett. Helyes-e a fűthető térfogat 2/1966. (III. 31.) NIM sz. rendelet alapján való meghatározása, s van-e erre vonatkozóan újabb hatályos rendelet?

Az ipari miniszter a *Magyar Közlöny* 1982. évi 19. számában megjelent 5/1982. (IV. 15.) IpM számú rendeletében 1982. április 15-től a kérdésben említett NIM-rendelet több szakaszát, köztük a fűthető térfogat kiszámítására vonatkozó 11. §-t is hatályon kívül helyezte. Az épületek távhő- és melegvíz-ellátásának díjazására vonatkozó kérdéseket a Magyar Közlöny előbbiekben említett számában az *Országos Anyag- és Árhivatal* elnökének megjelent 6/1982. (IV. 15.) ÁH. sz. rendelkezése szabályozza. A szolgáltatásokért fizetendő térítési díjakat pedig részletesen a IV./2 (1982) ÁT 16. számú ármegállapítása tartalmazza.

A 6/1982. (IV. 15.) ÁH. sz. rendelkezés 3. §-ának 8. bekezdése értelmében a távhőszolgáltatásban részesülő lakás fűtési díját a fűtött légtérfogat alapján kell kiszámolni. Mérési lehetőség hiányában a meleg víz átalánydíjának megállapításánál — a 4. § 3. bekezdése szerint — is a fűtött légtérfogat a mértékadó.

Milyen szabályok vonatkoznak az üzemi étkeztetés térítési díjaira?

Az üzemi étkezéshez a MÁV vállalati hozzájárulás általában 8 forint, melyből 5 forint a rezsi és 3 forint a nyersanyagra fordítható költség. Idegen fél (vendéglátói vagy egyéb vállalat) üzemi konyháján csoportosan szervezett étkezés esetén a dolgozókat a mindenkori vállalati támogatás mértéke illeti meg.

Más a helyzet az idegen félnél vásárolt és a MÁV által üzemeltetett tálaló konyhán felszolgált ebéd esetében. Ugyanis ekkor a rezsiköltségből több tétel (tálalási, mosogatási, takarítási költségek, az e műveletekhez kapcsolódó anyag, energia és bérköltségek stb.) nem az idegen félnél, hanem a MÁV tálalókonyháján merül fel. Ennek megfelelően a rezsiköltség adagonként 1,80 forinttal csökkentésre kerül, mely a MÁV tálaló konyhájának ez irányú költségeit fedezi.

A helyes eljárás tehát az, hogy az idegen fél a nála el nem fogyasztott, hanem elszállított étel árát a járulékos műveletek (mosogatás, tálalás, takarítás stb) költségeivel csökkenti. Ezt minden esetben már a szerződés kötésénél is érvényesíteni kell.

NYUGDÍJASOK TAGGYŰLÉSE

A monori művelődési házban tartotta taggyűlését a közelmúltban a vasutasok monori nyugdíjascsoportja. *Ifj. Molnár Elek*, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, és a gyógyászati segédeszköz ellátással kapcsolatos rendelkezésekről. Elmondotta többek között, hogy az elmúlt esztendőben a tagok nyolc házaspári és hét szóló beutalót kaptak, ezenkívül nyolc özvegy üdülhetett Balatonbogláron. A vonyarcvashegyi, illetve a balatonfüredi üdülőben tizenegy nyugdíjas pihenhetett egy hónapig térítésmentesen.

A taggyűlés után zenés műsorral szórakoztatták a megjelenteket.

M. E.

MEGJEGYEZZÜK

Kicsi rakás nagyot kíván

Békéscsaba-állomás nagycsarnoka és a várótermek viszonylag tiszták voltak. A szemétgyűjtők körül azonban meghökkentő látvány fogadta a vonatra várakozókat. A tárolóedényeket bizonyára régen nem ürítették ki, mert azok a hulladékkal púpozva teltek, sőt már körülöttük is halmozódott a szemét. Kicsi rakás nagyot kíván alapon, mindenki odadobálta a szemetet, még a hamuzókban összegyűlt csikkeket is a szemétkupacok tetejére öntötték. Az utasok és a büfé vendégei bokáig gázoltak a hulladékban.

Miközben arra gondoltam, hogy szóvá kellene tenni a lehangoló állapotot, megszólalt a hangosbemondó.

— Kérjük a kedves utasokat, hogy ügyeljenek a tisztaságra, a hulladékot a szemétgyűjtőkbe dobják!

Az udvarias felszólítás már hatott rám és bementem a forgalmi irodába, hogy megkérdezzem: milyen lehetetlenségre szólítják fel az utasokat. Bár tudtam, hogy az a hölgy, aki a hangosbemondót kezeli nem illetékes, mégis kíváncsi lettem volna a véleményére. Ám, a forgalmi szolgálattevő udvariatlan modorban közölte:

— Mit akar tőle? Nem mi szemetelünk! — Különben is...

Miután felfedtem személyemet, a forgalmista a következőkről tájékoztatott:

— Takarító nincs, arra pedig utasítottak bennünket, hogy ezt a szöveget rendszeresen mondjuk be.

Az ok és az okozat összefüggésének elemzésére már nem volt idő, mert indult a vonatom, de azt hiszem nem is lett volna értelme a további beszélgetésnek.

A vonaton elgondolkodtam az eseten. Utasítunk, felhívunk, egymás lelkére beszélünk, hogy szilárdítsuk a becsületünket és nyerjük vissza a MÁV jó hírnevét, és akkor ilyen esetekkel találjuk szemben magunkat.

Fogas

Sport

Nagykanizsai cselgáncsozók

A MÁV NTE cselgáncsszakosztálya az 1982. évben is szép sikereket ért el. Ezt bizonyítja, hogy Zala megye legeredményesebb szakosztálya lett. Az országos rangsor és vidék kiválasztó versenyeken elért eredményekkel jelentősen gyarapodott a minősítések száma, *egy II., és négy III., osztályú, két ezüst-, és két bronzjelvényes versenyzővel dicsekedhetnek a kanizsai vasutasok.*

A szakvezetés úgy tapasztalta, hogy a sportág iránti érdeklődés nem csappant meg, a szakosztály minden korosztályban foglalkoztat versenyzőket. A *Lőczi József* és *Gábris Lajos* irányításával dolgozó szakosztály biztosította az úttörő és női korcsoport versenyeztetését is. Jelenleg 36 versenyző szorgoskodik a szakosztályban. Az egyéni eredmények közül említést érdemel *Weszely Ferencné*, aki az úttörő-olimpia országos döntőjének a 14 évesek korcsoportjában a 6. helyet szerezte meg. Örvendetes, hogy nőtt azoknak a száma is, főleg a vasutas szülők gyermekei körében, akik igaz „csak" fizikai képességük fejlesztése reményében, de igénylik a szakosztály segítségét.

Focishow Rákospalotán

Június 12-én vasárnap látványos, szórakoztató sportműsornak lehetnek nézői azok, akik ellátogatnak a TSE Barátság Sporttelepére, (Budapest, XV. Bánkút utca 71.). A TSE és a Landler Művelődési Ház által rendezett műsor fél kilenckor kezdődik a TSE—Budapesti Honvéd úttörő labdarúgó-mérkőzéssel, majd torna- és karatebemutató is lesz.

Tíz órakor kezdődik a TSE öregfiúk és a Színészválogatott barátságos labdarúgó-mérkőzése. A csapat tagja többek között *Koós János, Zenthe Ferenc, Ihász Gábor, Juhász Jácint* és *Felföldi László*. Konferál *dr. Hegedűs János*. A szünetben tombolasorsolás is lesz. A jegyek elővételben válthatók a TSE Sporttelepén és a Landler Művelődési Házban. (Telefon: 693-615 és 692-881.) A felnőttjegy 40, a gyermekjegy 20 Ft.

KÖZGYŰLÉS A BVSC-BEN

Két év munkája a mérlegen

Szemők Béla felszólalása a közgyűlésen

Az elmúlt hetekben a sportegyesületekben mindenütt megtartották a munkaértékelő közgyűléseket. A vasutas egyesületek közül, mint mindig, ezúttal is a kiemelt egyesületek kerültek az érdeklődés középpontjába. A BVSC április 25-én megtartott közgyűlésén megjelent *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese.

Az egyesület elnökségének írásos beszámolója és *Maráz Béla* elnök szóbeli kiegészítője két év munkáját értékelte. A beszámolókból kitűnt, hogy a BVSC 11 szakosztályának többsége alapjaiban véve megfelelt a követelményeknek, míg mások önmagukhoz képest is visszaestek az elmúlt években.

Ha a két olimpia közötti időszakot vesszük figyelembe, csak három, a *vízilabda-*, az *asztalitenisz-* és a *vívó*szakosztály legjobbjai emelkedtek ki. Ezek a szakosztályok, amellett, hogy több válogatottat is adnak az egyetemes magyar sportnak, az egyesületet is méltóan képviselik a különböző nemzetközi kupákban és egyéb versenyeken. Ezt egyébként a számok is híven tükrözik.

A BVSC felnőtt válogatott versenyzői a világversenyeken 1981-ben csupán 3,72 pontot szereztek. Ezzel szemben tavaly *9,18 pontot gyűjtöttek*. Mit fejez ki ez a pontszám? Elsősorban azt, hogy hol foglal helyet a BVSC a 18 országosan kiemelt nagyegyesület pontversenyében. *A 9,18 pont az ötödik helyezést jelentette.* S ha viszont a hazai eredményesség alapján vizsgáljuk a helyezéseket, akkor *491 pontjával a nyolcadik helyre került az egyesület.* Az előző évhez viszonyítva ez eggyel rosszabb helyezés.

Szavaznak a közgyűlés résztvevői
(Tenta György felvételei)

Van tehát javítani való bőven, főként azokban a szakosztályokban, amelyek évtizedeken át erősségei voltak a BVSC-nek. Ezek közé tartozik az *úszó*, a *birkózó*, és ha az utánpótlás helyzetét is számításba vesszük, akkor a vívóknál is nagy a lemaradás.

A beszámolók utáni vitában a szakosztályok képviseletében többen is szót kaptak. Szót kértek a bázisszervek képviselői is. Szakszervezetünk elnöksége nevében *Szemők Béla* fejtette ki véleményét. Elöljáróban elismeréssel szólt azokról a sportolókról, akik a különböző világversenyeken dobogós helyezést értek el. Ezután kitért arra, hogy a vasút és a szakszervezet támogatásával hol tart az egyesület a létesítmények fejlesztésében. A legjelentősebbek között említette a *Szőnyi úton* épült edzőcsarnokokat, és az impozáns klubházat, a *Tatai úton* létesült öltözőket és a beruházás alatt álló egyéb létesítményeket.

A központi vezetőség titkára végezetül arra kérte a közgyűlésen részt vevő sportvezetőket, sportolókat, hogy az elkövetkezendő versenyeken, hazai és nemzetközi találkozókon is érjenek el újabb sikereket.

A közgyűlés elfogadta az elnökség beszámolóját, a számvizsgáló bizottság jelentését és megerősítette tisztségében *Maráz Béla* elnököt, illetve *Hopp* Béla ügyvezető elnököt.

v. f.

Modellezés

Jól rajtolt a *Budapesti MÁV Modellező Klub* az első negyedévre kiírt minősítő úttörő seregszemlén, valamint a szabadonrepülő modellek Budapest-bajnokságán.

Az úttörők vitorlázó és gumimotoros, az ifjúsági és felnőtt vitorlázó, valamint az úttörő és ifjúsági gumimotoros modellek kategóriájában ketten ifjúsági aranyjelvényt, négyen ifjúsági ezüst jelvényt, hárman pedig ifjúsági bronz jelvényt szereztek.

A felnőttek versenyében hárman II. osztályú minősítést, ketten pedig III. osztályú minősítést értek el.

Női kispályás labdarúgás

Sopronban, nyolc csapat részvételével megkezdődött a női kispályás labdarúgó-bajnokság. A GySEV női csapata a tavaszi idényben az elmúlt évi bajnokság első helyezettje ellen lépett pályára és 2-0 arányú vereséget szenvedett. Három mérkőzés után két vereség és egy döntetlen a vasutas lányok mérlege. Még négy mérkőzésen bizonyíthatnak a tavaszi bajnokságban.

Brigád a lőtéren

A miskolci körzeti üzemfőnökség villamosmozdony-vezetőkből álló *Április 4.* szocialista brigádja társadalmi munkát szervezett az MHSZ Csokonai utcai lőterén. A brigád tagjai újjávarázsolták a teret, és a Felszabadulás lövészverseny résztvevői már szép környezetben versenyezhettek.

HÍREK

— **A közművelődési bizottság értekezlete.** A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága április 29-án Mátrakeresztesen rendezte a közművelődési bizottság értekezletét. Az egynapos program során több mátrai községet is meglátogattak a bizottság tagjai.

— **Öregek napja.** A bánrévei községi Vöröskereszt-szervezet április 23-án megrendezte az Öregek napját a Radnóti Miklós Művelődési Házban, amelyen 150-en — köztük sok vasutas — vettek részt. A köszöntő után disznótoros vacsorával vendégelték meg az idős nyugdíjasokat, meghívottakat.

— **Kertbarátoknak.** A nagykanizsai vasutasok művelődési házának kertbarát köre részére diavetítéssel egybekötött előadást tartott dr. Lisicza István, a Villányi—Mecsekaljai Borgazdasági Kombinát osztályvezetője.

— **Kommunista műszak.** A szombathelyi körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban kommunista műszakot szerveztek. A műhelyek dolgozói kocsikat, vontató járműveket javítottak, tisztítottak. A műszakért járó 50 ezer forint felét felajánlották a szombathelyi mozgássérültek Vasakarat Sportegyesületének javára és a mozgássérült gyerekek üdültetésére.

— **Fokozott biztonsággal.** Ezzel a címmel kezdődött munkavédelmi mozgó kiállítás a közelmúltban a hatvani csomóponton. A vasúti kocsiban kiállított munkavédelmi eszközök, tárgyak, valamint a vetített filmek a látogatók figyelmét a balesetmentes munka feltételeire hívták fel.

— **Brigádvezetők értekezlete.** A komáromi körzeti üzemfőnökség a dorogi vontatási üzemegységen brigádvezetői értekezletet tartott, amelyen megbeszélték és értékelték az első negyedévre tett vállalások teljesítését, valamint a soron következő feladatokat. A brigádvezetők elhatározták, hogy az eddiginél többet tesznek a menetrend szerinti közlekedésért és egyéb pótvállalást is tettek.

— **Fotókiállítás.** Varga Imre, a kecskeméti körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének üzemgazdásza és Bátori György mozdonyvezető amatőr fotósok munkáiból a közelmúltban kiállítást rendeztek a kecskeméti vasutas művelődési házban. A kiállítást több szocialista brigád is megtekintette.

— **Irodalmi műsor.** A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában irodalmi estet rendeztek a költészet napja alkalmából. Román Károly tanár A költészet eredete címmel tartott előadást, majd a Tilinkó együttes adta elő versekre komponált zenei műsorát.

— **Brigádvezetők értekezlete.** A GySEV-igazgatóság tanácstermében április 26-án rendezték a szocialista brigádvezetők tanácskozását. Simon János szb-titkár méltatta a brigádmozgalom eredményeit és feladatait, majd döntöttek a kitüntető címek odaítéléséről.

— **Elsősegélynyújtó tanfolyam.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség Vöröskereszt alapszervezete alapfokú elsősegélynyújtó tanfolyamot rendezett a főnökség dolgozói részére, amelyen huszonöten vettek részt. A tanfolyamot Mátyás István, a székesfehérvári mentőállomás dolgozója vezette. A tanfolyam elvégzéséről a hallgatók igazolást kaptak.

— **Az anyákat köszöntötték.** A záhonyi gépesített rakodási főnökségen április 28-án ünnepséget rendeztek az édesanyák tiszteletére. Az ünnepséget kismama-találkozóval kötötték egybe és a megjelenteknek ajándékkal kedveskedtek.

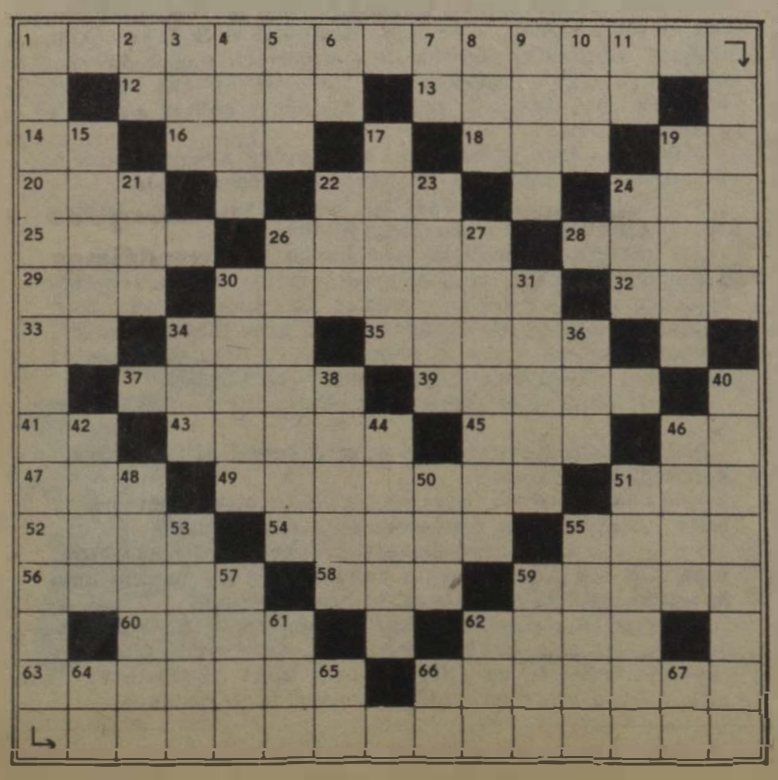
KÖZLEMÉNYEK

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyegyesülete június 12-én, 11 órakor a Keleti pályaudvar indulási oldalán levő I. emeleti kultúrtermében tartja a 105. rendkívüli közgyűlését.

Az egyesület választmánya

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik felejthetetlen halottunk, Fogarasi Pál temetésén részt vettek, részvétükkel fájdalmunkat enyhítették. A gyászoló család.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Ezt mondjuk az idei esztendőről. 12. Japán politikus. 13. Arany. 14. Régi megszólítás. 16. Becézett női név. 18. Visszadug! 19. Előd. 20. Új, németül. 22. Amerigo . . ., szobrászművész. 24. A tulajdona. 25. Serleg. 26. Kártyajáték. 28. Visszaveti! 29. Vonatkozó névmás. 30. Bibliai alak. 32. Vajon az? 33. Ellentétes kötőszó. 34. A Duna mellékfolyója. 35. Olcsó szálláshely. 37. Ételdarab. 39. . . . Hood, angol népballadák hőse. 41. Liter szélei. 43. Dalmáciai város. 45. T-vel a végén cukorszegény ital. 46. Igekötő. 47. Angol helyeslés. 49. Régi földmunkás. 51. Mértani fogalom. 52. Vissza: község Borsodban. 54. Nemcsak elég. 55. Tó, angolul. 56. Énekes. 58. Hangtalan zsír. 59. Férfinév. 60. Gyermekem. 62. Gépkocsimárka. 63. . . . Charles, francia író és politikus. 66. Izzadtság.

Függőleges: 1. Ismételten napirendre került. 2. Kettős betű. 3. Zamata, megfordítva. 4. Afrikai állam. 5. Görög betű. 6. Igavonó állat. 7. Sine anno. 8. Morog. 9. Elad. 10. Háziszárnyas. 11. Egymást követő betűk. 15. Ízületi betegség. 17. Égéstermék. 19. Körülveszi. 21. Külföldi hírügynökség. 22. Lakoma. 23. Angol uralkodó család. 24. Önkéntes Támogatási Alap. 26. Pápai követ. 27. Módszer (görög). 30. Halászszerszámok. 31. A Körösök egyike. 34. Világtalan. 36. Római 52. 38. A fenyő termése. 40. Hajdú-Bihar megyei község. 42. . . . bilitáció, korábbi jogokba visszavezetés. 44. Embervontatta kétkerekű bérkocsi. 46. Taszítja. 48. Kén. 50. . . . ner, pontozó. 51. Küzdősport. 53. Sors, végzet (görög). 55. Füllent. 57. Hadizsákmány. 59. Becézett női név. 61. Nagyon friss. 62. Orosz férfinév. 64. A. K. 65. Mint 7. függőleges. 66. A családhoz tartozik. 67. Kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1.

Beküldési határidő: 1983. június 2. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A költségkihatás rugalmasan kövesse a teljesítményeket.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kendi Ádámné, Szeged, Bujdosó u. 5. Dunyák József, Fényeslitke, Szabadság u. 19. Házi József, Budapest, Nógrádkövesd u. 9. 1171. Kádár Zoltánné, Mátészalka, Lakatos L. u. 42. Tábi Tibor, Karácsond, Vörös Hadsereg u. 66.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Miskolc, Avas-Dél lakótelepen, szép környezetben levő egy plusz két fél szobás összkomfortos, nagy erkélyes, 56 négyzetméteres, távfűtéses, II. emeleti lakásomat, budapesti másfél szobás, esetleg kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Cím: Riczu Sándorné, Miskolc II. Bokányi D. u. 36. II/5.

Elcserélném 100 négyzetméteres, háromszobás, teljesen felújított, korszerű fűtésű, komfortos, kertes, garázsos budapesti MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Az egyik székesfehérvári is lehet. Érdeklődni 8—17 óráig a 228-819-es telefonszámon.

Elcserélném Zuglóban a filmgyárnál levő komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakásomat (gázkonvektorfűtéssel) a fentinél nagyobb, utcai, egy- vagy másfél szobás komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-vállalati bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (Bp., VI., Népköztársaság útja 73.). Érdeklődni lehet: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszoba összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budafok központjában levő egy plusz két félszobás, 62 négyzetméteres, IX. emeleti, összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat (8 négyzetméteres erkélyjével) budapesti 2 plusz két félszobás összkomfortos vagy gázfűtéses lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi, szövetkezeti vagy OTP-társasház egyaránt érdekel. Zöldövezet, kertes ház előnyben. Érdeklődni lehet napközben a 34-28 vagy 228-487 telefonszámon.

Elcserélném családiház-jellegű kertes budapesti egy szoba, hálófülkés, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Horváth, Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest Bp. Keleti pályaudvarral szemben levő komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi félkomfortos lakásra Budapest területén MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a délutáni órákban a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út, X. emeleti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném budapesti egy szoba összkomfortos, 31 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapesten a III., XVII., XVIII. kerületben vagy vidéki hasonlóra, vagy másfél, kétszobás lakásra. Cím: Szitás Ferenc, Budapest VIII., Kőbányai u. 18. fszt. 30.

Elcserélném Budapest I. kerület, Avar utcai, 53 négyzetméteres, 2 szobás komfortos, földszintes MÁV-bérlakásomat hasonló kisebb vagy nagyobb tanácsi lakásra aktív vasutas dolgozóval, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet a 658-364 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vini Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-873
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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—2210. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6800

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. MÁJUS 30.

A TARTALOMBÓL:

A bizalmi nem akárki (2. oldal)

Szocialista módon (3. oldal)

Fogadkozásaink foganatja (5. oldal)

Munkások és műszakiak (6. oldal)

Aláírták a módosított kollektív szerződést

Szűcs Zoltán és Koszorús Ferenc aláírja a kollektív szerződést
(Skoda László felvétele)

Az 1981—1985. évekre szóló MÁV Kollektív Szerződés 1983. évi módosítását a vasutas-szakszervezet központi vezetősége április 14-i ülésén elfogadta. Aláírására május 13-án ünnepélyes külsőségek között került sor a szakszervezet központjában. *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Koszorus Ferenc* főtitkár egyaránt hangsúlyozta az elfogadott módosítás jelentőségét. Különösen jelentős lépésként értékelték azt a módosítást, amely az utazó- és fordulószolgálatos dolgozók számára havonta legalább egy alkalommal kötelező erővel írja elő a szombat-vasárnapi együttes pihenőidő biztosítását.

Mindkét aláíró egyetértett abban is, hogy a kollektív szerződés módosítását és a rendelkezésre álló éves bérfejlesztés felosztását a jövőben a dolgozók egyidejűleg tárgyalják a munkahelyi demokrácia fórumain, mert csak így biztosítható a bérvonzatú szabálymódosításokhoz az anyagi fedezet.

Ülést tartott az elnökség

Napirenden a személyszállítás

Május 19-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként tárgyalta a személyszállítás színvonalának javítása érdekében tett intézkedéseket, illetve a további teendőket.

Mint az írásos előterjesztés is kiemeli, köztudott, hogy az utóbbi években csökkent a személyszállítás színvonala. *Kifogásolható a vonatok tisztasága, pontossága, az utaskiszolgálás kulturáltsága.* A legutóbbi menetdíjemelés még jobban felkorbácsolta a kedélyeket, hiszen a közvélemény ettől a személyszállítás színvonalának növekedését várta.

1970 és 1982 között lényegesen csökkent az utasok száma. Ennek egyik oka többek között a szabad szombatok bevezetése, a bejárók számának csökkenése. Megváltoztak az utazási szokások is. A tarifaemelés után például többen veszik igénybe a személyvonatokat. Kihasználtságuk átlagosan 40-50 százalékos. Naponta 2500 személyvonat közlekedik, *de kifogásolható a pontosság, a műszaki és higiéniai állapot, a vasutasok magatartása, az információs tevékenység stb.*

A MÁV intézkedési tervet dolgozott ki a gondok orvoslására. Ebben meghatározták belföldi express- és a hivatásforgalomban közlekedő vonatok pontosságát segítő szervezési és ellenőrzési feladatokat a végrehajtó szolgálat, az igazgatóságok, valamint a vezérigazgatóság dolgozói számára.

A késések 30-40 százalékát a pályajavítás miatt szükséges vágányzárak okozzák. Jobb szervezéssel, az egyes építési fázisoknak megfelelő alternatív menetrendekkel csökkenthető a késések száma.

Az intézkedések között szerepelnek a gyakoribb ellenőrzések is. *Az igazgatóságok hetente egy alkalommal egy express vonatpárt az egész útvonalon kötelesek kísérni, és a tapasztalatokról jelentést készíteni.* A hiányosságok megszüntetése érdekében azonnal intézkedni kell. A MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztálya ezzel kapcsolatban dolgozói részére külön intézkedési tervet készített.

A behatóbb elemzés érdekében a magasabb rangú vonatok mozdony-kilométerórái-nak szalagjait rendszeresen vizsgálják. Valamennyi ellenőrzésre jogosult központi dolgozó havonta két alkalommal, de hivatalos kiküldetés alkalmával mindig köteles úti jelentésben beszámolni a személyszállítással kapcsolatos tapasztalatokról.

A gépészeti és járműfenntartási, valamint az üzemviteli szakosztály a szerelvények kocsijainak kiállításával, karbantartásával kapcsolatos technológiai gondok megoldására dolgozott ki közös intézkedési tervet. Az utasokkal közvetlenül kapcsolatban álló vasutasok oktatására a személyzeti és oktatási, valamint az üzemviteli szakosztály új jegyzetet készített.

A szakemberek vizsgálják a személypénztárak előtti sorban állást kiküszöbölő jegy-

(Folytatás a 3. oldalon.)

SZORGALMASAK, FEGYELMEZETTEK

Kazincbarcikán dicsérik a nőket

1980 elején a miskolci igazgatóság területén másodikként alakult meg a Kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség. Azóta három esztendő telt el és ez alatt az idő alatt bebizonyították, hogy képesek voltak az új üzemviteli módszerek kialakítására, a különböző szolgálati ágazatok összehangolására.

Ha valahol nehézséget jelentett az átállás, Kazincbarcikán kétszeresen is, hiszen itt van az ország egyik legjelentősebb ipari vidéke, az *Ózdi Kohászati Művek*, a *Borsodnádaskai Lemezgyár*, a *Borsodi Vegyi Kombinát*, a *Sajószentpéteri Üveggyár* és a szénbányák, hogy csak a legnagyobbakat említsük, továbbá tranzitot, illetve export-import szállításokat is lebonyolít. Mégis az idei május 1-i ünnepségen átadott miniszteri elismerés azt bizonyítja, hogy a hároméves üzemfőnökség kitűnőre vizsgázott.

A személy- és áruszállítási feladatokat teljesítették, noha Sajószentpéter és Kazincbarcika között a villamosítási munkák miatt százharminc napig és folyamatosan vágányzár volt.

Üzembiztonsági helyzetük az előző évihez viszonyítva jelentősen javult, sem halálos, sem csonkulásos baleset a területükön nem történt.

A személyszállítás biztonsága és menetrendszerűsége 0,8 százalék híján százszázalékos volt. Jobb a tervezettnél. Áruszállítási tervüket pedig százhatvanháromezer tonnával túlteljesítették.

A bánrévei határforgalom ugyan csökkent, de a csehszlovák vasutas kollégákkal elmélyült a jó kapcsolat, a korrekt és elvi alapokon álló együttműködés.

A bázishoz viszonyítva három órával csökkentették a teherkocsik átlagos tartózkodási idejét. *Az anyag- és energiagazdálkodásban több, mint kétmillió forint megtakarítást értek el*, amiért a miskolci igazgatóság, a dicséreteken kívül, százezer forint pénzjutalomban részesítette az üzemfőnökség dolgozóit.

Hosszan lehetne még sorolni a jó munka eredményeit, ehelyett az üzemfőnökségen dolgozó 975 vasutasról szeretnék szólni, akik kiérdemelték a miniszteri dicséretet.

Először is, ami engem nagyon meglepett, a dolgozók több mint fele, pontosan 52,5 százaléka nő.

A munkaerőhiány itt is gond, hiszen a bányák, ipari üzemek elszívó hatása igen nagy. *Új embereket megtartani csak jó kereseti lehetőségek biztosításával lehet.* Így háromszáznegyven forinttal nőtt a havi átlagbér. Az elmúlt évben hatvannyolcan kaptak *Kiváló Dolgozó*, illetve maga-

(Folytatás az 5. oldalon)

Sínbusz, univerzális vontató

Vasúti járművek a BNV-n

Az idei BNV-n a MÁV-pavilonban ez alkalommal vasúti terepasztalt nem állítottak ki. Am ez korántsem azt jelenti, hogy kevesebb volt a látványosság. A legnagyobb érdeklődésre vitathatatlanul a Ganz-MÁVAG és az Ikarus közös vállalkozásában elkészített, 86 ülőhellyel felszerelt csuklós sínbusz tarhatott számot, melyet a pavilon közelében állítottak ki. A négytengelyes, 250 kilowatt teljesítményű járművet május 20-án *Urbán Sándor* vezérigazgatóhelyettes is megtekintette, és *Falk Afréddal*, a Ganz-MÁVAG mozdonygyáregység igazgatójával a sínbusz futópróbáiról, illetve a későbbi sorozatgyártásról tárgyalt.

Az ütközős tehervágány-gépkocsit és az univerzális vontató- és szállítójárművet közvetlen a pavilon mellett állították ki. Az előbbit a MÁV Jászkiséri Építőgép-javító Üzem, az utóbbit pedig a budapesti MÁV Gépjavító Üzem készítette. A két munkagép konstrukciója nemcsak a MÁV, de más vállalatok szakembereinek érdeklődését is felkeltette, különösen az univerzális vontató- és szállítójármű, amely önrakodó, illetve önürítő szerkezetével nagyobb gyárakban is kiválóan alkalmazható.

A MÁV pavilonjában május 23-án került sor arra a tanácskozásra, amelyen *Tongori Imre* vasútigazgató a budapesti igazgatóság területén működő legnagyobb fuvaroztató vállalatok (a Csepel Művek, az Országos Érc- és Ásványbányák, a Tatabányai, a Dorogi, az Oroszlányi Szénbányák stb.) vezetőivel folytatott. A tanácskozás alkalmat adott arra, hogy megbeszéljék az elért eredményeket, és szóltak az elkövetkezendő hetek, hónapok nagyobb mértékű szállítási feladatairól.

Az Érc- és Ásványbányák vezérigazgatója több irányvonatot kért az igazgatóságtól. Az Oroszlányi Szénbányák gazdasági igazgatója pedig bejelentette, hogy jövőre karbantartás miatt leállítják a helyi hőerőművet, ami azt jelenti, hogy a vasútnak még több szenet kell elszállítani. A Tatabányai Szénbányák képviselője a folyékony és forró bitumen vasúton való szállításának lehetőségei iránt érdeklődött.

(séra)

Költségtervezők továbbképzése

A MÁV Vezérigazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztálya az igazgatóságok és üzemfőnökségek költségtervezői részére *gazdasági-tervezői tanfolyamot* rendezett a közelmúltban Balatonkenesén. A kétszer egyhetes turnusban hatvanan ismerkedtek meg többek között a relatív költséggazdálkodással, az önköltségi tervek készítésével és egyéb hasznos tudnivalókkal.

A hallgatók az egy hét alatt tanultakról szakdolgozatot írtak.

Energiatakarékossági verseny

A miskolci körzeti üzemfőnökség gazdasági vezetői május 10-től energiatakarékossági versenyt hirdettek meg a dízel- és a villamosmozdonyvezetők részére. A verseny célja az utazó dolgozók széles körű mozgósítása és a fajlagos energiafogyasztás csökkentése, valamint az, hogy a sebességmérő óraszalagok vizsgálatánál a vezetők információt kapjanak a későn kezelt jelzőkről, a vonatok indokolatlan ácsorgásáról.

A versenyre minden mozdonyvezető 3 óraszalaggal nevezhet. Az értékelés a leadott óraszalagokkal, továbbá a szúrópróbaszerűen megtartott óraszalagok alapján történik. Így derül majd ki, hogy kik azok a mozdonyvezetők, akik legjobban alkalmazzák a gazdaságos utazási módszereket. A legjobbakat a KÜF vezetője pénzjutalomban részesíti.

Új klubház a Szőnyi úton

(Tudósítás a 8. oldalon)
(Koppány György felvétele)

Az Északi Főműhely munkása volt

Megemlékezés Erdős Márkuszról, születésének századik évfordulóján

A Tanácsköztársaságban vezető szerepet betöltő MÁV északi főműhelyi munkások egy csoportja az 1920-as évek elején a Szovjetunióban. Ülő sor balról jobbra: Erdős Márkusz, Nagy Sándor, Matiz Miklós, Egressi Lajos. Álló sor balról jobbra: Koncsek Ferenc, Szentei Sándor, Pásztor Ferenc, Mezei Lajos

Száz évvel ezelőtt, 1883. június 5-én, Kalocsán született *Erdős Márkusz*, a forradalmi munkásmozgalom kiemelkedő egyénisége.

Könyvkötő tanoncként került kapcsolatba a munkásmozgalommal. 1899 végén, amikor a *Könyvkötők Lapja* eszmélésre és tömörülésre szólította a szakma munkásait, Erdős (Einfeld) Márkusz már tagja volt a könyvkötők szakegyletének és a szociáldemokrata pártnak, az MSZDP-nek. A századelőn gyors ütemű technikai fejlődés zajlott a szakmában: terjedt a hajtógép, a drótfűző, a sarokgömbölyítő- és a táblakészítőgép, a rotációs aranyozó-prés. A „vaskollégák" megjelenésével a munkáltatók csökkentették a munkabért. *A munkaidő papíron 10 óra volt, de a különórázás éjfélig is eltartott, szezonban pedig a hajnalig tartó munkát, a „Durchmarsch"-ot erőltették.* Sokan dolgoztak nedves, bűzös pinceműhelyekben. A szakszervezet a magasabb munkabérért, a rövidebb munkaidőért és az egészséges munkahelyekért folytatott napi harcot szervezve vonta be a szakma munkáásait a politikai jogokért, a munkásosztály felszabadításáért folyó küzdelembe. Ebben a harcban vált Erdős Márkusz is osztályának elkötelezett harcosává, szerezte meg általános és politikai műveltségének alaprétegét.

Ismert személyiség

Közhuszárként szolgált a 7. közös huszárezred nagyváradi hadosztályában, majd Bihar megyében, a Fekete-Körös partján fekvő *Belényesen* vállalt munkát. Ott kötött házasságot 1907 elején és ott születtek fiai: Miksa 1907-ben, Nándor 1911-ben.

Az első világháború kirobbanását a fővárosban élte át. Az általános mozgósításkor bevonultatták, s a szerb frontra vezényelték. Hamarosan megsebesült Zimonyban.

1915. június 21-én került a MÁV Északi Főműhelybe, ahol azonnal bekapcsolódott az illegális vasutasmozgalomba. A *Landler Jenő* vezette szocialista vasutasmozgalomban eltöltött évek joggal tekinthetők az ő mozgalmi egyetemi éveinek. A főműhelyben a bérmozgalmak, a háborúellenes sztrájkok egyik szervezője, a pártirodalom terjesztője, fővárosszerte ismert személyisége a vasutasmozgalomnak. Az őszirózsás forradalom győzelme után legálissá vált vasutasszakszervezet egyik fáradhatatlan szervezője. A *Magyarországi Vasutasok Szövetsége* műhelymunkás szakosztályának alelnöke lett, a szövetség 1919. januári I. kongresszusa pedig a központi vezetőség tagjává választotta.

A szakszervezeti munka mellett aktív szerepet vállalt a területi pártmozgalomban is. 1918 februárjától vezetőségi tagja az MSZDP kőbányai pártszervezetének. A KMP megalakulása után is az MSZDP-ben maradt, s mint a marxizmus eszméin nevelkedett osztálytudatos szociáldemokrata, a munkásegység híveként egyik előharcosa volt a két munkáspárt egyesítésének, a munkáshatalom megteremtésének. 1919. április 7-én beválasztották a Budapest X. kerületi (kőbányai) munkás- és katonatanácsba, s tagja lett az intéző bizottságnak is.

Politikai megbízott

Néhány nap múlva a *Belügyi Népbiztosság* hat főműhelyi elvtársával együtt politikai megbízottként Zala megyébe küldte. A csírájában elfojtott húsvéthétfői alsólendvai ellenforradalmi megmozdulás után a megye teljhatalmú politikai megbízottjává nevezték ki. Nagy szükség volt arra, hogy a központi hatalmat olyan művelt, politikai tapasztalatokkal és vonzó személyes tulajdonságokkal rendelkező politikai megbízott képviselje e nyugat-magyarországi agrár megyében, mint Erdős Márkusz. A forradalmi rend helyreállítása után az ország belsejéből olyan karhatalmi alakulatok érkeztek Alsólendvára, amelyek büntető expedícióként kezdtek tevékenykedni, felkavarva a megnyugodott kedélyeket s azzal fenyegetve, hogy a falusi szegénységet is a munkáshatalom ellen hangolják. Erdős Márkusz erélyes fellépésének köszönhető, hogy ezt megakadályozta: *azonnal megtiltotta a dolgozókat zaklató rekvirálásokat és elvezényeltette a karhatalmi alakulatokat.*

A Forradalmi Kormányzótanács május 17-én *Erdős Márkuszt Felső-Zala megye kormányzótanácsi biztosává nevezte ki.* Ezt örömmel vették tudomásul a munkás-, katona- és földműves szegények tanácsának május 27-i zalaegerszegi ülésén, mert rövid idő alatt megismerték emberismerettel párosult szervezőkészségét, tisztelték elvi szilárdságát, s puritán önzetlenségét.

A munkáshatalomra törő ellenforradalmárokkal szembeni meg nem alkuvó határozottsága párosult a nehézségekkel küzdő és ezért elégedetlenkedő városi és falusi szegénység iránti megértéssel, a helyzetük javítására irányuló erőfeszítésekkel. Jellemző felelős vezetői magatartására annak a nagyszabású árucsere-akciónak a lebonyolítása, melynek keretében június közepén Budapestről 20 vagon iparcikk érkezett Zalába, hogy ellenértékként élelmiszer érkezzen a fővárosba. Erdős felfigyelt arra, hogy a csereakció elvonja a környékbeli községekből a megyei székhelyekre hozott élelmiszereket a piacról, s ez a csereakció ellen hangolja Zalaegerszeg munkásait. Az országos és a helyi érdekeket nagy körültekintéssel segített egyeztetni. A lakosságról való gondoskodás érdekében kitartóan munkálkodott azon is, hogy július közepén megindulhasson Jugoszláviával a kishatár forgalom.

A bizalom forrása

Ebben a vallásos, paraszti megyében nagy körültekintéssel hajtották végre az egyházi javak leltározását, és gondoskodtak arról, hogy senki ne sérthesse meg a vallásos emberek érzelmeit. A forradalmi törvényszékek a megyében a nép természetes jogérzetének megfelelően ítélkeztek. Erdős Márkusz július 12-i hetijelentése is politikai bölcsességéről tanúskodik. Arról írt, hogy a rendeletek betűje szerint egész falvakat kellene a fehérpénz elutasítása miatt forradalmi törvényszék elé állítani, de ha ezt szigorúan végrehajtja, megszűnik az áruforgalom és a mezőgazdasági munka. Főműhelyi társaival a tanácshatalom azon vezetői közé tartozott, akikhez életismeretük, higgadtságuk, emberi érzelmekre figyelő magatartásuk miatt bizalommal fordultak az emberek.

A tanácskormány lemondásának híre bátorította Zalában is az ellenforradalmárokat, de a hatalom átvételére irányuló kísérleteik eredménytelenek maradtak, mert a lakosság nem támogatta őket. Ez Erdősék legjelentősebb eredménye. Az ellenforradalmárok Sümegen például augusztus 2-án letartóztatták a direktórium tagjait és kísérletet tettek a hatalom átvételére, de Erdős utasítására *Dandi Ferenc 30 vörösőrrel 3-ára virradóra visszaállította a tanácshatalmat.* Ugyanez történt Nemesapátiban is. A Tanácsköztársaság Zala megyei vezetői Erdőssel vallották: *„Elesünk az út porában, de a hatalmat nem adjuk át".* A munkáshatalmat itt a páncélvonattal érkező fehér tisztek döntötték meg augusztus 5—6-án. A munkáshatalom védelmében halt hősi halált Erdős legjobb barátja és elvtársa, *Sándor Lajos* MÁV Északi főműhelyi géplakatos, a tapolcai járás politikai megbízottja.

Fogolycserével a Szovjetunióba

Erdős Márkuszt 1919. augusztus 6-án letartóztatták, és 1920. december 17-én hétévi és 14 napi fegyházbüntetésre ítélték. *1922. március 11-én a fogolycsere-akció során került Szovjet-Oroszországba, ahol 1919. márciusi keltezéssel átigazolták az Oroszországi Kommunista (bolsevik) Pártba.* Felesége, két fia és 1917-ben született leánya, Lenke követte őt Moszkvába. Erdős ott a Rabocsaja Gazeta *(Munkás Újság)* című lap nyomdájában dolgozott, később a nyomda könyvkötő osztályát vezette. 1924 elején családja visszatért a békeszerződésben Romániához csatolt Belényesre (Beius). Akkor még remélhette, hogy családját ő is követheti Erdélybe és ismét részt vehet Bihar megye munkásmozgalmában. A romániai politikai változások — a kommunista párt illegalitásba kényszerítése — s korai halála meggátolta Erdőst a hazatérésben. 46 éves korában, 1929-ben bekövetkezett haláláig megbecsült tagja volt a moszkvai magyar emigrációnak.

Felszabadult népünk kegyelettel őrzi emlékét. *Zalaegerszegen utcát neveztek el róla.* A hamvait tartalmazó urnát 1966-ban hazahozták, a zalaegerszegi köztemetőben, a Tanácsköztársasági Emlékmű talpazatába helyezték.

Gadanecz Béla

A bizalmi nem akárki

Marosán György a ferencvárosi vasutasok között

Marosán György. „Ha kimondják a nevét, majdnem mindenki tudja, kiről van szó. Mindenekelőtt azok, akik egy cseppet is jártasak a magyar politikában, vagy a huszadik századi történelmünkben. Rendkívüli egyéniség, az egyszer biztos. Sütőipari munkásból, péklegényből lett az ország egyik élenjáró politikusa. 1923-tól vesz részt a munkásmozgalomban" — írta róla *Gerő János* a Népszavában, 75. születésnapja alkalmából.

Életútja nem mindennapi emberről tanúskodik. Az új ország megteremtőinek lelkes agitátora, népszónoka. Életművét, gondolkodását, elveit az utóbbi években megjelent könyveiből a fiatalabb korosztály is megismerhette. Előadásait, szerte az országban megkülönböztetett érdeklődés előzi meg. Mert 75 évesen is, elkötelezett, a jobbítás szándékát sugalló agitátorként „hirdeti az igét", adja át gazdag tapasztalatait a gyárak és üzemek dolgozóinak, a munkáskollektíváknak kötetlen beszélgetések során. A felkéréseknek szinte alig tud eleget tenni. Most is nyolcvanöt meghívó fekszik az asztalán. És a hívó szónak nem tud ellenállni. Előadásokat tart utánozhatatlan szuggesztióval, időt, fáradságot nem ismerve. Mindezért senkitől sem fogad el tiszteletdíjat. Amit tesz, „szerelemből", meggyőződésből teszi.

Nem meglepő tehát, hogy óriási érdeklődés előzte meg látogatását május 18-án a ferencvárosi vasutasok művelődési központjában is, ahová a bizalmiak hívó szavára ment. A szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről, munkásmozgalmi tapasztalatairól, a tömegek erejéről beszélt, és arról, hogy az emberek bizalmát napról napra ki kell érdemelni.

A művelődési ház színháztermében egy percig sem maradt a pulpituson. Energikus léptekkel járkált a széksorok között kontaktust, kapcsolatot tartva a hallgatókkal. A bizalmiak feszült figyelme kísérte minden mozdulatát. Volt mire figyelni, hiszen hosszan, színesen beszélt a bizalmiak szerepéről, feladatáról. Mint legutóbb megjelent *A bizalmi* című könyvében kifejtette: *„A bizalom a tettek és nem a szavak mérlegén vizsgázik... Nem lehet bizalmat szerezni és nyerni konkrét, az emberek által ellenőrizhető igaz tettek nélkül. A magyar szakszervezeti mozgalom felelősségteljes posztra állította a bizalmit, és demokratikusabb tevékenységre, aktivitásra ösztönözte."* Mert a bizalmi nem újkeletű elnevezés.

„A szakszervezeti szervezkedés az egymás iránti bizalomra, a szolidaritásra épült — mondja. A tőkés társadalom minden terrorja sem volt képes megakadályozni a szakszervezetek létrejöttét, fennmaradását, társadalmi tényezővé növekedését. Fokról fokra kifejlődött a bizalom, a szolidaritás egymásért. Ebből következik az első jellemvonás; a szakszervezeti tagság önkéntessége. A második, hogy minden vonatkozásban demokratikus. A harmadik jellemvonás, amely az első kettőből következik, az a fontos tényező, hogy mindenbe beleszól, ami a munkás életével, munkájával, jövőjével, sorsával összefügg. Ez az utolsó döntően fontos. *Ez a hármas pillér alkotja a jelenben is egy modern ipari állam szakszervezeti mozgalmának szervezetét.*

Az önkéntesség, a demokratikusság és a beleszólás hármas egységét ma is mindenütt érvényes szabálynak, mi több, törvénynek kell tekinteni."

Marosán György magyaráz, érvel, éles fordulatokat tesz, felemeli a hangját, olykor suttog. A kérdésekre is válaszol, többek között arra, milyen a jó bizalmi?

„Feddhetetlen, becsületes és jellemes ember legyen. Senki által, különösen a munkáltatók által ne legyen megközelíthető, ne lehessen korrumpálni! Legyen feddhetetlen, szakmáját mesteri fokon gyakorolja, legyen általános műveltsége és sajátítsa el mindazt, ami egy ilyen poszt betöltésénél követelmény. Bele kell szólnia mindenbe, ami a dolgozó munkájával, életével, sorsával, jövőjével összefügg. Ezért kell műveltnek, prima szakmunkásnak lenni."

Többször is hangsúlyozta, hogy a bizalmi kulcsfigurája a szakszervezeti mozgalomnak. Az ajtón sem lehet bemenni kulcs nélkül. *A bizalmi nem akárki!* Erre kell rádöbbenteni az embereket. A továbbképzések célja legyen az öntudatra, önállóságra, a tudatos cselekvésre való nevelés.

A ferencvárosi vasutas bizalmiakkal való kétórás együttlét után a vasutasszakszervezet elnöksége nevében *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára köszöntötte Marosán Györgyöt 75. születésnapja alkalmából, és egy villanymozdony makettjével ajándékozta meg, hogy emlékezzék erre a délutáni találkozóra, a vasutasokra.

(Kaszala)

Szemők Béla átnyújtja a villamos mozdony makettjét Marosán Györgynek
(Skoda László felvétele)

Berényi Ilona

BUSONGÓ

A kertben meg-meglebben még a hinta,
de a szél már telesírta
gondjaival fülemet
Fütyölve, kergén végzi dolgát,
rendezgeti levél alomját az ősznek.

Tegnap mézes volt még a must,
ma csíp,
Egy új szüret már nem lelkesít
Ismét rövidebb lett az út,
az ősz becsapta a kaput
egy elszökött Nyár után.

Munkáskórusok találkozója

Dalosünnep Záhonyban

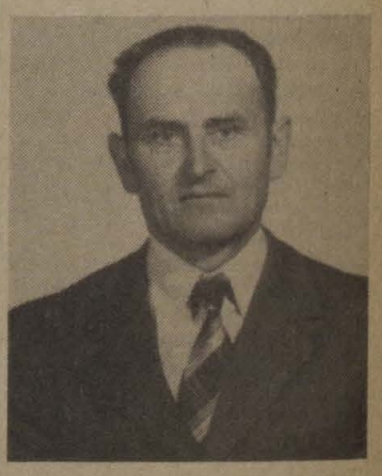
Immár hagyományosan, hatodik alkalommal adott otthont a záhonyi vasutas művelődési ház a munkás- és ifjúmunkás kórusok szabolcs-szatmári találkozójának. Ezúttal április 23-24-én rendezték meg a dalosünnepet 21 kórus részvételével. Bár az egyes kórusok nem versenyszerűen adták elő műsorukat, azonban szakértő zsűri értékelte teljesítményüket, s eldöntötte, hogy kik képviselik a *Vándor Sándor* Országos Kórusfesztiválon a megyét.

A vasutasok két karral is képviseltették magukat a szép számú érdeklődők előtt. Nagy sikere volt a területi szakszervezeti bizottság és a közlekedési szakközépiskola vegyeskarának. A *Somorjai G. Lehel* által vezetett kórus megszerezte a részvételi jogot a szombathelyi fesztiválra. Színvonalas műsorukat 20 ezer forintos jutalommal ismerték el. Ugyancsak szépen szerepelt a művelődési ház vegyeskórusa, *Vass Béláné* vezényletével.

A kétnapos ünnepségen összkari számmal fejeződött be a program. A zárszóban *Verba Ferenc*, az üzemigazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára méltatta az együtt éneklés örömét, kulturális és nevelő hatását.

L. B.

Nyugdíjban a főbizalmi



Timár István, Miskolc-Tiszai pályaudvar raktárnoka közel negyvenévi szolgálat után a közelmúltban nyugdíjba vonult. A dolgozók a közösség érdekeiért mindig szót emelő fiatalembert már régen bizalmijukká választották. Később a kereskedelmi részleg műhelybizottságának a titkára lett, majd 1981-ben — a miskolci KÜF megalakulásakor — elvállalta a főbizalmi-teendőket.

Példamutatóan tevékenykedett a *Dózsa György* szocialista brigádban is. A kollektívát — kimagasló eredményeiért *MÁV Kiváló Brigádja*, valamint a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* címmel is kitüntették. Társadalmi és gazdasági munkájáért, négy évtizedes helytállásáért, nyugalomba vonulása alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát adományozták.

(Kisvárdai)

Tanácskoztak a munkaügyi döntőbizottságok elnökei

Április 15-én, első ízben szervezett tanácskozást a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság jogsegélyszolgálata a terület hatáskörébe tartozó munkaügyi döntőbizottsági elnökök részére. *Dr. Boros Kálmán*, a jogsegélyszolgálat vezetője tartott részletes tájékoztatót a munkahelyi demokrácia időszerű kérdéseiről, a tisztségviselők ellen indított eljárásokról, valamint a kollektív szerződés módosításáról.

A munkaügyi döntőbizottsági elnökök vállalták, hogy a jövőben a határozataik egy-egy példányát elküldik a jogsegélyszolgálatnak. Itt az iratok áttanulmányozása után javaslatot tudnak tenni az illetékes szakszervezeti bizottságoknak, illetve a jogszabályellenesen elmarasztalt dolgozóknak a fellebbezéshez.

Ülést tartott az elnökség

(Folytatás az 1. oldalról)

kiadó automaták üzembe állításának lehetőségeit is. A budapesti igazgatóságnál, a szobi vonalon futó öt *ingavonatnál kísérletképpen bevezetik az úgynevezett zárt rendszerű közlekedést és karbantartást a szerelvényben futó kocsik szétválasztása nélkül.*

Fontos célként szerepel a takarítás további gépesítése is. Az első negyedévben vásárolt gépeket állítanak üzembe *Pécsett*, a *Nyugati pályaudvaron*, *Kelenföldön*, *Kőbánya-Kispesten* és *Miskolcon*. A második félévben járdamosót kap *Balatonfüred*, *Szeged*, *Budapest-Józsefváros* állomás, takarítógépet állítanak üzembe *Miskolcon*, a magas felületek tisztításához pedig szerelőállványt kap *Miskolc* és *Szeged*.

A poggyászmegőrző automaták egy része már korszerűtlen, ezért ebben az évben a budapesti, a miskolci és a szombathelyi igazgatóságokon helyeznek el újakat. Háromszáz hordárkuli kocsit is vásárolnak ebben az évben a nagy pályaudvarokra.

Az utóbbi években sok jogos bírálat érte az információs szolgálat munkáját is. A közlekedő vonatokkal kapcsolatos felvilágosítások gyakran felületesek, szakszerűtlenek és udvariatlanok.

Köztudott az is, hogy kevés a jegyvizsgáló. Ennek következménye a bliccelők számának növekedése, az utaskiszolgálás színvonalának csökkenése, a gyakori fűtés- és világítászavarok. A MÁV az utasok könnyebb tájékozódása, eligazodása érdekében két év alatt 1400 iránytáblát és kocsiszámtáblát szerzett be. A meglévő iránytáblák felújításáról is gondoskodtak.

A vasút *Ünnepi forgalom* címmel oktatófilmet is készített, amelynek célja a vasutasok helyes magatartásának bemutatása a nyári forgalom idején.

Még korai lenne az eddigi intézkedések eredményét mérlegelni, de a kezdet biztató. 1983 a személyszállítás éve. Reméljük azonban, hogy minden év ennek jegyében telik el.

Az elnökség ezután megtárgyalta a MÁV kutatási-fejlesztési tevékenységéről készített előterjesztést, áttekintette az ezzel kapcsolatos eredményeket és gondokat. Ennek időszerűségét indokolta az is, hogy az elmúlt években a népgazdaságon belül és a vasúton is lényegesen csökkentek az extenzív fejlesztés lehetőségei, romlott a munkaerőhelyzet. Ezért előtérbe került a tudományos kutatás és a műszaki fejlesztés közvetlen bekapcsolása a gazdasági feladatokba.

A MÁV az ötödik ötéves tervben mintegy 27 millió forintot fordított műszerberendezésekre. Ez teszi lehetővé a VI. ötéves tervi műszaki kutatások megalapozását, a programok végrehajtását. A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* felszereltsége nem teljesen kielégítő. A hiányos technikai felszereltségű szakterületek miatt külső kutatóhelyeket, laboratóriumokat kell igénybe venni.

A folyamatban lévő laborfejlesztések közül kiemelhető a szolnoki járműtechnikai mérőállomás és a herceghalmi kísérleti pályaszakasz. Beszerzés alatt áll egy Plasser felépítmény-vizsgáló mérőkocsi és a VTKI fejlesztéseként korszerű felsővezetékvizsgáló mérőkocsi készül. A jövő lehetőségei közé tartozik a szolnoki dízelmotor kísérleti próbaállomás kiépítése.

A teljességre való törekvés nélkül érdemes megemlíteni néhány kutatás gazdasági hasznát. A vasúti alépítménykorona védelmére kidolgozott műszaki textília alkalmazási, módszer 1982. évi használata a vasút hálózatán mintegy 40 millió forint megtakarítást eredményezett.

A vontatójárművek üresjárati és segédgépi energiafogyasztásának csökkentésére kidolgozott VTKI-módszert ebben az évben minden M 62-es mozdonynál bevezetik. Ez évente mozdonyonként 160 ezer forint megtakarítást jelent. A sorozatba tartozó összes mozdonynál az energiamegtakarítás eléri a 45-50 millió forintot. Évi 3-4 millió forint megtakarítást jelent az ML 634 típusú motorok dugattyúhibáinak elhárítására kidolgozott módszer is.

A tapasztalatok szerint a befejezett fejlesztési témák mintegy 90 százalékát hasznosítják.

A testület ezután foglalkozott a társadalombiztosítási bizottságok irányító, ellenőrző és jogorvoslati munkájának tapasztalataival (erről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat); a vasutas-szakszervezet 1983 évi költségvetésének módosításával, valamint a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat első negyedévi tervének teljesítésével. **K. S.**

Szocialista módon

Tetteikkel váltak méltóvá a Kandó Kálmán név viselésére

A múlt év nyarán a Mexikói úton nagy feltűnést keltett a rendbehozott, fényesen csillogó Kandómozdony. A magyar vasút villamosításának 50. évfordulójára az Északi járműjavító Kandó Kálmán szocialista brigádja hozta rendbe. De nemcsak ezért, hanem hétköznapi tetteikkel is méltóak e név viselésére. Az idei május elsejére, immár másodszor kapták meg a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja címet. Másodszor elnyerni ilyen magas kitüntetést, nem akármilyen teljesítmény.

A brigád átlagéletkora rendkívül alacsony; *heten még innen vannak a harmincon.* Az első szocialista brigádok között alakultak még 1961-ben. Már a következő esztendőben elnyerték a szocialista címet, s azóta nem múlt el év, hogy valamilyen kitüntetést ne kaptak volna. A műhely falát elborítják az oklevelek, sőt még egy Budapestért zászló is díszíti a faborítású falat.

Az alapító újból brigádtag

Történetükről meséljenek a brigádtagok. *Bartucz József* alapító tag, de a papírok szerint mindössze néhány hónapja tagja újból a brigádnak.

— *Amikor idekerültem fizikai állományban dolgoztam, ám néhány esztendő múlva kiemeltek. A próbaterem vezetője lettem, egyben a volt brigádom patronálója.* Persze ekkor sem szakadtam el tőlük, nemcsak a munkánk kötött össze minket, hanem társadalmi munkára is együtt jártunk, no meg a rendezvényekre is. A brigád kezdettől fogva igyekezett jól dolgozni és segíteni, ahol csak lehet. A hetvenes években a KISZ-vezetőség tagjainak a többsége is nálunk dolgozott. Közülünk sokan továbbtanultak s egyetemen, főiskolán szereztek diplomát.

— *Éveken kereztül sokszor még a káderutánpótlási terveknél is figyelembe vettük a Kandó brigádot* — szól közbe *Szabó József*, az üzem versenyfelelőse. — *Régebben 18-20-an dolgoztak náluk, most mindössze 14 a létszám.* Igaz, a brigád sem kért erősítést. így járulva hozzá a termelékenység növeléséhez, a több munkát kevesebb emberrel végzik el.

Ez a brigád ma is kvalifikált szakemberekből áll, aki maradt az elvégezte a szakközépiskolát; sőt jó néhányan szakérettségivel vagy éppen technikusi végzettséggel rendelkeznek. Szakértelmük és szorgalmuk öltött testet a saját maguk fejlesztette gépekben, mérőeszközökben.

— Amikor 1965-ben tanulóként idekerültem — emlékezik *Radó György* brigádtag — még harmincéves berendezésekkel dolgoztunk. A villanymozdonyok évről évre korszerűbbek lettek, de az új mérőeszközökre nem mindig futotta. Így nekünk kellett hozzálátnunk saját erőnkből a fejlesztésekhez.

A brigád elkerített munkaterületén szembeötlik, hogy szinte minden berendezés egyedi. Saját elképzeléseik szerint a legtöbbször a hétvégeket, az esti rövid szabad órákat föláldozva építették őket. Ketten közülük e munka elismeréseként a Kiváló Újító címet kapták. *A kandósokat mégsem elsősorban a sajátos ötleteikről ismerik, hanem segítőkészségükről, szinte az ország egész területén.* A brigád munkájához tartozik az Északi Járműjavítóba kerülő vonatatójárművek műszaki berendezéseinek beméréséin túl „a mozdonymentés" is. Ha valahol elromlik egy villanymozdony, ők állapítják meg a hibát. S ha lehet azonnal meg is javítják.

Sokoldalú, segítőkész emberek

— *Nagyon jó érzés* — mondja Szabó Károly brigádvezető —, *hogy a reggel még mozdulatlanul álló mozdony este, vagy másnap délelőtt már üzemel.*

Valószínűleg nemcsak a Kandó brigád sajátja ez a mentalitás, különben az Északi Járműjavító sem tudott volna úrrá lenni az 1982-es év buktatóin. Amikor áttértek a 42 órás munkahétre, a kieső órákat mintegy 5 százalékos termelékenység-növekedéssel kényszerültek pótolni. A másik ennél talán még kényesebb feladat a normák rendezése volt. Amikor 120-130 százalékos az átlagteljesítmény, nagyon nehéz többletmunkára, egyre növekvő teljesítményekre kérni, vagy éppen ösztönözni az embereket. A normát megszigorították, ám ezzel egyidőben rendezték az alapbéreket is.

— Az eredmény egy kicsit minket is meglepett. Immár béreinkkel versenyképesek lettünk a munkaerőpiacon. *Régebben azzal csábították el tőlünk a szakembereket, hogy 26 forint órabért ígértek. Most már mi is ennyit ajánlunk.* Az elmúlt évben hosszú idő óta először mintegy 20 százalékkal csökkent a fluktuáció, sőt a létszámunk öttel emelkedett. *Régen nem volt ilyen kedvező nálunk a munkaerőhelyzet.* Az órabérek emelése közmegelégedésre beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a termelékenység nem 5, hanem 8 százalékkal emelkedett — mondja *Balogh Sándor* igazgató.

— Már 1981 második felében sorozatban rendeztük a tanácskozásokat, hogy megismertessük a kollektívát a következő év feladataival — mondja *Csáki Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Az emberek mindent vállaltak, de bennünket is arra kértek, hogy a szükséges anyagokat, eszközöket garantáljuk. Az elmúlt esztendőben az emberi hozzáállással nem is volt baj. Annál több gondot okozott, az anyag- és alkatrészhiány . . .

Vállalták a többletmunkát

Az év közepén ugyanis a vasút árbevételének apadása miatt csökkentették a járműjavító éves költségvetését. Az elbocsátás, vagy fizető munkák végzése látszott csak elfogadható megoldásnak. Ez utóbbit választották, s jó szervezési megoldásokkal, az észszerű anyagtakarékossággal elérték, hogy mégsem 10, hanem csak öt mozdonnyal kevesebbet vettek át nagyjavításra.

Ebben a szorult helyzetben valóban lelkesítő példát mutatott a Kandó brigád: *bár nem teljesítményben dolgoznak, mégis vállalták a létszámcsökkenéssel járó plusz munkát.* Ez a hozzáállás legjobban a brigád munkaidőn túli társadalmi tevékenységében mutatkozik meg. A brigád patronál egy kőbányai általános iskolát. Az elmúlt évek során nagyon sok társadalmi munkát végeztek ott. *A nyári szünetben kimeszelik a falakat, lemázolják az ablakokat, megjavítják az elromlott villamos berendezéseket, rendbehozzák a padokat.* Pénz még csak lenne erre a munkára — mondják a brigádtagok —, de nehezen találnak kivitelezőt. Elvégzik tehát a munkát, hiszen egyszer az ő gyerekeik is beülnek az iskolapadba, s azt az iskolát is patronálja majd valaki. Abban az ezerötszáz órában, amit 1982-ben az iskola falai között töltöttek, ez a gondolat hajtotta őket. *Ez hát a sok kitüntetés közül a Budapestért zászló története.*

Ebben az esztendőben sem hagyják abba a patronálást, hiszen nem a kitüntetés számít. Különben is hárommal növekedett az átszervezések okán a brigádlétszám.

— *Most már könnyebben leszünk majd* — mosolyog a fiatal brigádvezető —, Bartucz József már nemcsak patronál minket. Az elmúlt években sem maradt el tőlünk, amíg hivatalosan nem volt tagja a brigádnak. Tavaly egy kicsit lemaradtunk a házi munkaversenyben. Reméljük idén a műszaki vezető segítségével az elsők között végzünk.

Lakatos Mária

MÉRLEGEN

a művelődési bizottságok munkája

Április utolsó napjaiban a központi művelődési bizottság értékelte a középszintű testületek 1982. évi munkáját. Megállapította: *a területi művelődési bizottságok többsége jó irányban halad, helyes útmutatással, koordinálással segíti a munkahelyi közművelődést.* Tervszerűen dolgoznak, munkaprogramjuk összeállításánál mindjobban törekednek a komplexitásra. Az elmúlt esztendő második felében mindenütt felülvizsgálták a bizottságok személyi összetételét, s a szükséges személycseréket elvégezték. Ezzel az intézkedéssel a művelődési bizottságok működésének alapvető feltételét biztosították.

A gazdasági, társadalmi, művelődési szervekkel való jó együttműködést hűen tükrözik az elért eredmények. Különösen a szegedi, a debreceni és a pécsi vasútigazgatóságok területén tapasztalható erőteljesebb törekvés a dolgozók tudatának, szemléletének és magatartásának formálására.

A művelődési bizottságok javaslatai alapján több helyütt letéti könyvtárat létesítettek és kellő figyelmet fordítanak az üzemi könyvterjesztő hálózat működésére is. A vasúti szakismereteket — a helyi KTE-csoportok előadásain kívül — néhány körzeti üzemfőnökségen tapasztalatcserék szervezésével is gazdagították. Rendszeressé váltak és nagy létszámot vonzanak a szolgálati helyeken tartott egészségügyi, ismeretterjesztő előadások, mind többen csatlakoznak a közös élményt szerző programokhoz (országjárás, múzeumlátogatás stb.). Főleg a *miskolci*, a *szegedi* és a *szombathelyi* vasútigazgatóságok területén szerveztek sok kirándulást. A tapasztalatok azt is mutatják, hogy a szocialista brigádok művelődési programjai azokon a területeken a legtartalmasabbak, ahol a közelben művelődési intézmény van, és a művelődési bizottsággal összehangoltan dolgozik.

Míg korábban a művelődési bizottságok kizárólag a munkahelyen biztosítható művelődési lehetőségekkel törődtek, ma már a bejárók érdekében egyre inkább keresik a kapcsolatot a lakóhelyi művelődési szervekkel. Sok szolgálati helyen az utazószemélyzet várakozó helyiségeiben is alkalmat teremtenek az önművelődésre, szórakozásra.

A központi művelődési bizottság felhívta a középszintű testületek figyelmét *a gazdasági és művelődési feladatok összehangolására; a személyi és tárgyi feltételek biztosítására; a közművelődési törvény végrehajtásáért felelős személyek jobb együttműködésére; szakképzett népművelők beállítására; a még hatékonyabb koordináló munkára stb.*

(pálinkás)

Alkotó fiatalok

Az idén ismét megrendezték a már hagyományos *Alkotó ifjúság*-pályázatot a szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél. A szokásosnál több pályamunkát bírálhatott el a zsüri. Harmincnégy fiatal összesen 53 pályamunkával jelentkezett. A pályázatok közül 4 szakdolgozat és 16 újítás volt.

A vontatási üzemegységnél április végén kiállított pályaművek gazdasági értéke meghaladta a 160 ezer forintot.

A műszaki jellegű pályamunkák alkotói összesen 12 ezer forint jutalmat kaptak.

Kiránduló gyerekek

A gyermeknap alkalmából a mátészalkai vasútállomás Kölcsey Ferenc szocialista brigádja háromnapos kirándulást szervezett 14 vasutas gyermeke részére a fővárosba. Megtekintették többek között az állatkertet, a Vidámparkot, a Halászbástyát és a Duna-kanyart. A bábszínházban pedig egy mesejátékot láthattak a gyerekek.

Bőrbe vésett vallomások

A meghívó a *Rónai Lajos* egyedi alkotásaiból válogatott bőrdíszművek bemutatójára invitált a Kodály Zoltán Művelődési Ház termébe. A ház hagyományosan minden év tavaszán rendez népművészeti, vagy népművészet jellegű kiállítást, de még ilyen csodálatos anyaggal nem találkozott a közönség. Azon a kiállításon, melyet *Együd Árpád*, a Somogy megyei Múzeumok igazgatóhelyettese nyitott meg, a vendégek ámulattal csodálták a remekbe készült könyvborítókat, dobozokat, tükröket, faliképeket, ikonkereteket. Nem véletlen, hogy a világ sok politikusának, ismert személyiségének díszíti asztalát a kaposvári Rónai Lajos alkotása.

Tizennégy évvel ezelőtt látott hozzá a bőrdíszművességhez. Nem teljesen kezdőként, hiszen negyed évszázadon keresztül dolgozott kirakatrendezőként, a dekorációs részleg vezetőjeként.

Az első bőrből készült darab saját táskája volt. Onnan aztán nem volt megállás.

Szepesi Józsefné

Kiváló címet kapott a mátészalkai József Attila szocialista brigád

A mátészalkai csomópont villamos műhelyének *József Attila* szocialista brigádjára mindig számíthatnak a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői. A brigád 1972-ben alakult. Az alapító tagok között volt *Kun Árpád* brigádvezető, *Nagy József* művezető és *Horváth József*. A többi nyolc brigádtag később csatlakozott a mozgalomhoz, de valamennyien megbízható, jó szakemberek. A hetvenes évek közepétől együtt dolgozó kollektíva mindig teljesítette vállalását.

Élen járnak a társadalmi munkában is. Legutóbb a vám- és pénzügyőrség debreceni parancsnoksága köszönte meg levélben tevékenységüket. Tíz éve patronálják az 5-ös számú vasutas óvodát. Ez idő alatt szakipari munkát, festést, parkosítást és egyéb társadalmi munkát végeztek.

Segítségükre sietnek az arra rászoruló vasutas kollégáknak is. Tamásipusztán például villanyt szereltek társadalmi munkában, valamint az üzemi baleset következtében megrokkant *Gergely István* lakásán. Tavaly több szocialista brigáddal együtt segítettek a szamosszegi termelőszövetkezetnek almát szedni.

A József Attila brigád tagjai nem hanyagolják el a szakmai-politikai továbbképzést sem. Jelenleg *Kiss László* a marxista-leninista egyetem hallgatója, és *Budai Jánossal* együtt önkéntes rendőri teendőket is ellátnak. *Kun Árpád* brigádvezető pedig az idén érettségizik a szakközépiskola levelező tagozatán. Többen aktívan tevékenykednek az MHSZ-ben is.

A kollektívát — eddigi kimagasló teljesítményéért — a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki.

(Zsoldos)

Munka és műveltség

Egy brigád ars poeticája

A szentesi körzeti üzemfőnökség Törekvés szocialista brigádja is részt vett Szegeden a Csongrád megyei Munka és Műveltség vetélkedő írásbeli döntőjén. A megyei vetélkedőt ebben az évben kilencedik alkalommal rendezték meg. A rangos mezőny döntőjében — a különböző ágazatok közül — 31 csapat versenyzett. A döntő szünetében *Horváth Imréné*, a Törekvés brigád vezetőjével beszélgettünk.

— Nagyon hasznos ez a vetélkedő, mert bővítette kultúrális ismereteinket. Most *Mátyás* király korát és Juhász Gyula életét, munkásságát kellett tanulmányoznunk. Mi azt valljuk, hogy általános műveltség nélkül nem lehet jó munkát végezni. A művelődés a brigádmozgalom fontos része.

A Törekvés brigád húsz évvel ezelőtt alakult. Tagjai — *Horváth Imréné, Egyed Jánosné, Gulyás Jánosné, Mészáros Józsefné, Őze Lajosné, Széll Imréné és Tóth Istvánné* — pénztárosi munkát végeznek. Már elnyerték a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést is. Feladatkörük többek között a jegykiadás, a jegyvizsgálók leszámoltatása, a poggyászelszámolás és a nemzetközi jegykiszolgálás. A hiányzó létszám miatt sohasem kértek tartalékost.

— Otthon a családban is sok a teendőnk, de ennek ellenére a társadalmi munkát sem hanyagoljuk el. — folytatja a brigádvezető. — Személyenként minden évben 50—50 órát dolgozunk a közösségért. Patronáljuk például a Deák Ferenc utcai általános iskolát, ápoljuk a kultúrház kertjét, közreműködünk a vasúti rendezvényeken.

Fogas Pál

AZ ORSZÁG MINDEN RÉSZÉBE ELJUTNAK

Jelzők, fénysorompók Szegedről

A MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség 22. sz. üzeme Szegeden, a Tisza pályaudvar közelében van. Új műhelyei már kialakultak, berendezéseinek egy része a helyén van, küllemében is tekintélyesebb lett ez az önálló üzem. *Árva Gábor* üzemvezető irodájának falán ott a vasúti térkép, rajta azok a jelek, ahol munkatársai dolgoznak, vagy ahová folyamatosan szállítják a biztosítóberendezésekhez szükséges szerelvényeket. Ilyenek *Dombóvár, Kőbánya-Kispest, Kelenföld, Tiszatenyő* és *Bicske.*

Gyártmányaiknak egy része még hagyományos mechanikai berendezés, kézi vonóvezetékes rendszerű, de már ott állnak a műhelyekben a legmodernebb biztosítóberendezések szerelvényei is.

Itt készülnek többek között a fénysorompók, amelyekről manapság oly sok szó esik. Ezeknek a berendezéseknek a gyártása két helyen történik, Batén egy termelőszövetkezet készíti a jelzőárbocokat, melyeket primolozott állapotban szállítanak Szegedre. Itt tízesével, vagy húszasával szerelik kész állapotba és küldik a rendelő építési főnökségek területére. Évente 250—260 darabot. A jelzőárbocokat festés előtt szerelik, alsó részéhez tartólemezt hegesztenek, majd lámpázzák és vezetékelik. Így egyszerűnek is tűnik, ha azonban végigkísérjük a munkafázisokat, akkor derül ki igazán, hogy milyen nagy felelősséggel jár e munka végzése.

Egy jelzőhöz ugyanis külön érkezik az árboc és a tárcsa — nos, mire ebből egy szállítható jelző lesz, a következő munkafázisokon megy keresztül: — felszerelés, kábelek leszabása, a kábelvégek hajlítása, a letisztított végek grundolása (cinezése), lámpák szétszerelése, színes üvegek behelyezése (vörös és holtfehér), felszerelés a tárcsára, kábelbehúzás és -bekötés. A fénytakarók felrakásával és az ellenőrzéssel zárják a sort. Így kerülhet szállításra a háromfényű — két vörös és egy holtfehér — kétszínű fénysorompó.

Szorgalmasan dolgoznak az üzem szerelői

Kipper József szakszervezeti főbizalmitól egy ilyen jelző költségeiről kértünk információt. Nem lehet egyértelmű árat mondani, hiszen csak akkor végleges a költség, ha már a helyére került a jelző. Sokszor olyan költségeket von magával, mint például az energiaellátás, ami lehet egy, sőt másfél kilométer földvezeték kiépítése is. Ilyen esetben bizony elérheti a másfél milliós költséget is.

A szegedi 22. sz. üzem dolgozói nem mérik forintban az itt elkészített szerelvényeket. Terveikben sok más is szerepel a fénysorompón kívül. A jelző elkészítése náluk csak munkaórában jelentkezik. Éves termelési értékük több mindentől függ, elsősorban a külső szerelési munkák nagyságrendjétől és az előszerelési munkáktól. Végzett munkájuk eredményessége nem náluk, hanem az építési főnökségek területein realizálódik.

Az új üzemrészben — amely meghatározza az utcai frontot is — kapnak majd helyet az eddig mostoha körülmények közt dolgozó festők. Lehetőségük lesz különböző kémiai kísérletekre is a korróziógátló anyagok megválasztásához.

A szegedi üzem létszáma nem nagy, alig haladja meg a 110-et, *de szakemberei szinte mindnyájan univerzális képzettséggel rendelkeznek.* Az alapképzettség itt is a lakatos szakmával indul, de színvonalában eljut egészen a műszerész mesterségig. Mindenhez kell itt érteni, hiszen ez a terület nagy figyelmet és pontosságot követel az emberektől. A tapasztalt szakmunkások igen jó viszonyban vannak a fiatal szakmunkásokkal, készségesen segítenek egy-egy új feladat megoldásában. Összesen nyolc csoportban dolgoznak, ebből három lakatos brigád, egy csapat az esztergagépek mellett termel, egy a festőműhelyben, van egy asztalos és egy tmk-s munkacsapat, továbbá az adminisztrációt intéző irodisták.

Az utóbbiak létszáma alig haladja meg a tizet és itt kell megjegyezni, hogy az egész üzemet mindössze öt ember irányítja. Fontos szerepüket mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a pályaépítők és felsővezeték-szerelők mögött ott vannak minden vonalon a biztosítóberendezéshez szükséges fényjelzők összes fajtájával.

Z. F.

Közeleg a nyári forgalom

Újabb erőpróba előtt a vasutasok a Kelenföldi és a Déli pályaudvaron

A kelenföldi körzeti üzemfőnökség az idén elnyerte a *Kiváló Üzemfőnökség* címet, valamint a vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság *Vörös Vándorzászlaját.* E kitüntetés bizalomnak, bátorításnak is tekinthető, hiszen még néhány hét, és újabb erőpróba következik: a nyári utasforgalom, amelynek igényes lebonyolítása — a rekonstrukciós munkálatok közepette — ugyancsak helytállásra készteti majd a kelenföldi vasutasokat.

Egyetért ezzel *Kelényi György* személyszállítási vezető is, hiszen mint elmondotta, a nyári menetrend szerint 274 személyvonat érinti az állomást. Ebből tizennyolc pár innen indul és ide érkezik.

— A teherforgalom nagy részét Ferencváros vállalta magára — mondja. — Ez nagy segítség nekünk, hiszen a rekonstrukció miatt nem könnyű a forgalomirányítás. *Májusban kötik át például az építők a vágányokat Ferencváros, illetve Pusztaszabolcs irányába.* Hamarosan átadják azt a betonalagutat is, amelyen keresztül haladhatnak majd a vonatok Ferencbe és a Keletibe. Amíg ezek a munkálatok tartanak, sok vonat nem a megszokott vágányra jár majd be.

— Milyen lesz az információszolgálat, a tájékoztatás?

— *Reméljük, jól vizsgázik majd, hiszen mi felkészültünk a nagy forgalomra.* A menetrendi tájékoztatóból ötven példányt készítettünk és helyeztünk el az állomáson. Ezeken a vágányszámok kivételével minden fel van tüntetve. Ha a munkálatok miatt nem a megszokott vágányokról indulnak a vonatok, akkor arról időben tájékoztatjuk az utasokat.

— Lesz-e elég pénztáros és mozgó informátor?

— Erről is gondoskodtunk. Eddigi terveink szerint nappal hat, éjszaka pedig két pénztáros teljesít majd szolgálatot. *A velence-tavi és a balatoni csúcsforgalom péntek délutántól vasárnap reggelig tart. Ebben az időszakban valamennyi pénztárt nyitva tartjuk.* Az információszolgálat tagjai a hivatásos felvilágosítók és kapusok mindig az utasok rendelkezésére állnak. Könnyíti majd munkájukat a hamarosan elkészülő lapozós tájékoztatók üzembe állítása.

Nehéz dolguk van most a forgalmi szolgálattevőknek. A „C" aluljárón át közelíthető meg az új, impozáns külsejű forgalmi épület. A vezénylőteremben az utasításokat elnyomja a fúrók és fűrészek sivító zaja. A kezelőasztalnál most *Rábl Ottó* rendelkező forgalmi szolgálattevő ül. Előtte gombok, rádiók, mellette telefon. A panorámatáblán villódzó fénycsíkok jelzik az állomás szabad vágányútjait. A terem végében asztalosok dolgoznak. A rendelkezővel ebben a zajban nehéz szót érteni. Percenként cseng a telefon is.

— *Reméljük, már em sokáig tart ez a „hadiállapot!"* — mondja *Rábl Ottó.* — Ha bekötik a vágányokat és elkészülnek a berendezések, könnyebb lesz a munkánk.

A Déli pályaudvaron dolgozó vasutasok is készülnek a nyári forgalomra.

— Az állomás technológiája már elkészült, amelyet még a menetrendváltozás előtt megismerhetnek majd a térfőnökök, a térfelvigyázók, a tolatásvezetők és a váltókezelők — tájékoztat *Mihálovits István* állomásfőnök. — Sikerült pótolni a pénztároshiányt is. *Jelenleg negyvenhét szakvizsgával rendelkező pénztáros teljesíthet szolgálatot.* A hétvégeken tizennyolc pénztárt üzemeltetünk. Naponta átlagosan 81 vonatpárt fogadunk, illetve indítunk. Sajnos tizenhárom kocsirendező hiányzik, de bízunk abban, hogy a nagy tapasztalatokkal rendelkező kocsirendezőink helytállnak majd.

— A Déli pályaudvaron nagy az idegenforgalom is. Milyen lesz a tájékoztatás?

— *A KISZ-bizottság idegen nyelvet beszélő fiataljai felajánlották, hogy a hétvégeken segítik majd az informátorok és a pénztárosok munkáját.*

Séra Sándor

Abádszalók, Abaliget

Kisállomások, távol a településektől

Motorvonatunk átzakatol a Tisza fölött, balra a vízlépcső épületei magaslanak. Néhány perc múlva *Abádszalókra* érünk. Tízen leszállunk, a piros szerelvény berregve tovazötyög. Kíváncsiságból elballagok az állomás végét keresztülszelő műútig. Egy-két roskatag parasztház, aztán csak fák és bokrok, ameddig a szem ellát.

— A névadó község ide hat kilométer — tájékoztat visszatérésem után *Eszenyi Árpád,* állomásfőnök. — A terület hajdani tulajdonosa, Szapáry gróf nem akarta, hogy földjeit szétszabdalja a vasút, ezért csak a birtokszéli vonalvezetéshez járult hozzá. A falusi gazdák meg amiatt tiltakoztak, hogy a kéményből kipattanó szikra felgyújtja a szalma és nádtetőket. Így került a falutól távol az állomás. A kedvezőtlen fekvés aztán érthetően az autóbusz felé fordította az utasokat.

Kevés a fedett kocsi

— Feladási kocsiforgalmunk két ügyfélre korlátozódik, mindkettő a szomszédban található. *A Nagykunsági Erdő- és Fafeldolgozó Vállalat naponta öt vagon ládát indít a Nyírségbe.* Összel, az almaszüret idején ennél többet. Néha gondot okoz, hogy az időben leadott igénylés ellenére sem mindig kapunk részükre fedett kocsit, holott ők kifejezetten azt kérik, azért fizetnek tíz százalékkal többet. A ládák exportgyümölcsnek készülnek, nyitott kocsiban eláznak, megbarnulnak. *Másik fuvaroztatónk, a saját iparvágánnyal rendelkező ZÖLDÉRT, amely túlnyomó többségben szintén exportra szállít.* Régen persze nagyobb volt a forgalmunk, leadásban öt község TÜZÉP-telepeinek érkezett áru. Tíz éve az őszi kampányban cukorrépahegyek álltak nálunk is, most a környéken sem látni. Tavalyi összes feladásunk 28 038 tonna volt, az idén sem számítunk többre. Fellendülés inkább a személyforgalomban remélhető. Amennyiben a vízi lépcső környékének parcellázása megtörténik, talán majd a hétvégeken többen érkeznek vonattal.

Abaliget a pécsi fővonalon található. Köd gomolyog a baranyai dombok között, homályba vész az alagút bejárata is, pedig az állomástól nem több a távolság kétszáz méternél.

— *Az én szakaszomhoz tartozik az alagút* — mondja be *Schuber Ferenc* vonalgondozó. — A régit is én jártam, ez háromszor olyan hosszú, és a téglabélés sem potyog az ember nyakába. A veszély itt más természetű. A vonatok nagy sebességgel érkeznek, ha figyelmetlen az ember, nem ér el a legközelebbi búvófülkéig . . .

Alig van utas

Az első vágányra MT-menet érkezett. Egy kocsit rakodóra állít, hármat magával visz. Lassan eloszlik a köd, előbukkan az a lejtőkre épített néhány ház, amely az állomást övező települést képezi. A faluig bő négy kilométer a távolság.

— A személy- és teherforgalmunk egyaránt kicsi — ad rövid ismertetőt a fiatal szolgálattevő nő. — *Az utaslétszám nyaranta nagyobb, amikor turistacsoportok keresik fel az ismert kirándulóközpontokat, Abaligetet, Orfűt.* Ennek pénztárbevétel szempontjából nincs jelentősége, az űrjegyeket csak pecsételtetni kell visszautazáskor. Ilyenkor holt időben tizenöt utas ha összejön naponta, a községből autóbusszal jobb az összeköttetés, még a Pécsen dolgozó vasutasok is inkább azt veszik igénybe. A vonatokhoz ugyan van közúti csatlakozás, de ismétlődően előfordul, hogy öt perc késésnél a busz elindul üresen, a következő járatig pedig órákat kell várni. *Feladásban a Mecseki Erdő- és Fafeldolgozó Vállalat hetvehelyi üzeme havonta negyven-ötven kocsit rak tele fával.* Ezek egy részének címzettjei Jugoszlávia, Ausztria, Olaszország különféle gyárai, a többit hazai cégek dolgozzák fel.

Két egymástól és a településektől is távol levő kisállomásra látogattam el a közelmúltban. Nemcsak ebben hasonlítanak azonban egymásra, hanem abban is, hogy mindkét helyen kicsi a személy- és áruforgalom.

Gerecsei Zoltán

Tartalékos állomásfőnök

Ötven év a vasút szolgálatában

Még kimondani is sok, baj nélkül végigcsinálni pedig olyan felelősségteljes poszton, ahová Mohácsi Lászlót állították, egyenesen hőstett.

Azt hittem — amikor hozzá igyekeztem —, hogy elnyűtt öregemberrel találkozom. Ezzel szemben egy pirospozsgás, fürge mozgású, délceg tartású vasutassal ismerkedhettem meg, aki ma is szolgál a MÁV Kazincbarcikai Üzemfőnökség területén. Szabadságon vagy betegállományban levő állomásfőnököket helyettesít. Tartalékos.

Koráról csupán ősz haja árulkodik. Munkájáról meg *Lausek József,* az üzemfőnökség vezetője úgy nyilatkozik, hogy akkor tudna nyugodtan aludni, ha a területén minden poszton olyan ember teljesítene szolgálatot, mint Laci bácsi.

Szigorú vezető

Mert *Mohácsi László,* itt a borsodi iparvidék vasúti csomópontján mindenkinek kedves „Laci bácsija".

Pedig amúgy szigorú ember. Ahogy mondani szokták: régivágású vasutas. Amelyik állomáson helyettesít, még a virágok is pompásabban nyílnak.

— *No hát ez azért túlzás* — csóválja fejét, amikor említem, hogy miket mondanak róla, aztán elmond egy kis történetet:

— Az egyik állomáson póznákra függesztett cserepes virágok is voltak, amit a málházónak létráról kellett volna locsolni. Látom, hogy kókadozik a növény, bár alatta vizes a beton. *Mondom az embereknek, hozza csak ide azt a létrát, nézzük meg, mi bajuk ezeknek a virágoknak?* A málházó röstelkedve hozta az alkalmatosságot, de a vizes kupát is, mert rádöbbent, hogy ahol én vagyok a főnök, ott nemcsak a betont, hanem a virágokat is meg kell locsolni.

Talán mosolyogni való kis eset, de ez is jellemző Mohácsi László rendet-fegyelmet tartó magatartására, hiszen ezen a pályán a kicsinek tűnő mulasztásokból is nagy bajok származhatnak.

Mindent tud

— Volt-e ötvenéves szolgálata alatt veszélyes helyzetben?

— Ilyen is akadt. A legemlékezetesebb, amikor Szuhakállóban voltam állomásfőnök, közvetlen a második világháború után. Ünnepélyesen vártuk az első olyan vonatot, amely már személyeket is szállított. Kiadtuk a jegyeket, közben ellenvonatként egy teherszerelvény jött fütytyögve. *Váltófelvágás történt, de sikerült a személyvonatot még időben leintenem. Aztán nagy izgalmakat éltem át a Borsodi Erőmű, majd a Vegyikombinát építése alatt.* A csehszlovákok szállították az óriás kazánokat, persze túlsúllyal. A tengelynyomás meszsze meghaladta a megengedettet, nagyon óvatosan tettük a dolgunk, hiszen a nagy ipari építkezések üteme nem szenvedhetett csorbát.

— Mire emlékszik legszívesebben?

— Tiszaszederkény, vagyis Leninváros vasúti hálózatba való bekötésére. Akkor Nyékládházán voltam állomásfőnök. Életemben még annyi anyagvonatot, mint akkor, amennyi átment a felügyeletem alatt, még nem láttam. A közlekedésügyi miniszter is gyakori vendég volt nálunk, de hibát nem talált. Szerencsém volt a villamosításnál és az integra-dominó szerelésénél is, bár most már utólag bevallhatom, hogy kezdetben sokszor remegett a kezem, amikor a berendezéshez nyúltam.

— De most már elmondhatja, hogy a vasút őskorától a legkorszerűbb üzemeltetésig mindennel tisztában van.

— Igyekeztem és még ma is megpróbálok lépést tartani a fejlődéssel — mondja szerényen Mohácsi László, aki ötven évvel ezelőtt úgy kezdte ezt a pályát, mint akkor nagyon sokan: *1932-ben egy évig fizetés nélküli gyakornok* — hároméves fa- és fémipari szakiskolával — majd tanulásra engedélyezett órabéres kisegítő vonatfékező. Iskolák és a jelesen lerakott vizsgák után 1939-ben szolgálattevő, majd a felvidéken, Szuhabalinkán kinevezett állomásfőnök.

A háború vihara őt is dobálja egyik helyről a másikra, de ezután már mindig állomást kap, többek között olyan jelentőseket is, mint *Nyékládháza, Füzesabony, Kazincbarcika.* 1974-től, amióta helyettesít, az üzemfőnökség területén, szinte minden állomáson szolgált már.

— Hogy lehet ezt ilyen hosszú idő óta idegekkel bírni?

— *Nézze, akinek az idegeivel baj van, az ne is jöjjön erre a pályára. No meg vasutasnak egy kicsit születni is kell.*

— Van még a vasúthoz hasonló nagy szerelme?

— *Van!* — veszi elő a szivarját, rágyújt, majd így folytatja: *a családom, az unokáim, akik közül az egyik már egyetemista.*

— De valami hobbija csak akad?

— Motorral járok szolgálatba Ormosbányáról, ahol van egy kis kertes házam, ám a legnagyobb szenvedélyem idekötött a vasúthoz.

Megbecsült ember

— Ezt a hűséget, ragaszkodást, megbecsüli-e a vasút, a társadalom?

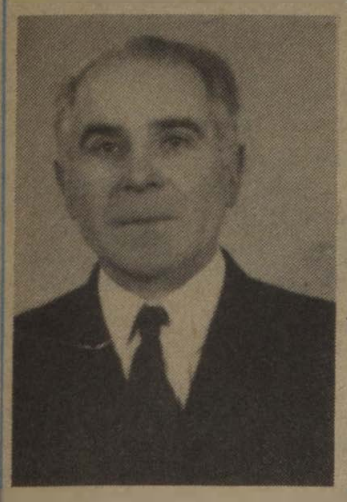
— *Nyolcszor kaptam Kiváló Dolgozó kitüntetést, többször részesültem miniszteri elismerésben, és megkaptam a Munka Érdemrend arany fokozatát is. Most, május elsejére, hogy az üzemfőnökségünk miniszteri elismerésben részesült, én vezérigazgatói dicséretet kaptam.*

— Nyugdíjba vonulásra gondolt-e már?

— Majd ha küldenek — mondja ravaszkásan Mohácsi László, a „fregoli" állomásfőnök, de hát erre ugyan várhat, mert felettesei legfeljebb azon izgulnak, hogy Laci bácsijuk bírja még jó pár évig egészséggel, hiszen egy ilyen nagy élettapasztalattal rendelkező vasutas, akinek a szolgálatára bizton támaszkodhatnak, nincs több az üzemfőnökség területén.

Dávid József

Negyvenegy év Nagybátonyban

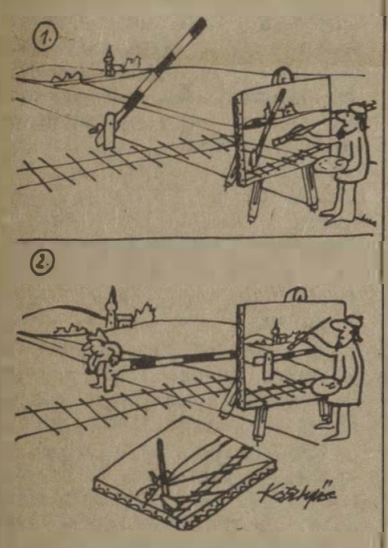


A közelmúltban vonult nyugdíjba — 41 évi vasúti szolgálat után — *Kecskés Ambrus*, Nagybátony állomás forgalmi szolgálattevője. Vasutas dinasztiából származik. A nagyapja, édesapja és egyik bátyja a kisterenyei fűtőház dolgozói voltak, és több évtizedes szolgálat után mozdonyfűtőként mentek nyugdíjba.

Kecskés Ambrus 1942-től dolgozott Nagybátony állomáson forgalmistaként. Kiváló munkájáért több elismerésben részesült, háromszor léptették elő soron kívül, és ugyanennyiszer kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést is. Nyugdíjba vonulása alkalmából igazgatói dicséretet kapott.

Több évtizedes munkáját, helytállását, a tiszteletére rendezett kis ünnepségen *Kiss András*, Nagybátony állomásfőnöke méltatta. A hatvani körzeti üzemfőnökség vezetői is megköszönték példamutató szorgalmát, munkáját.

(Szücs)



Naturalista festő
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Szorgalmasak, fegyelmezettek

(Folytatás az 1. oldalról.)

sabb kitüntetést. 126-an törzsgárdajelvényt és 35-en vehették át a *Szolgálati Emlékérmet.*

A szakszervezeti bizottság különös gondot fordít fiatalok szociális problémáinak megoldására. A múlt évben 320 fiatal dolgozó lakás- és egyéb gondjain enyhítettek. A szakszervezet is sok segítséget ad a fiataloknak a munkahelyi beilleszkedéshez, a továbbtanuláshoz. Jelenleg 14 fiatal tanulmányi ösztöndíjban részesül.

— Az üzemfőnökség 530 nő dolgozójának, akik közül sokan a férfiakkal azonos munkakörben teljesítenek szolgálatot, milyen keresetet biztosítanak — kérdeztem *Lausek József* üzemfőnöktől.

— *Női dolgozóink többsége lelkiismeretesen végzi a munkáját.* Bérük, anyagi és erkölcsi elismerésük azonos a hasonló munkakörben és képzettséggel rendelkező férfiakéval. Elismerésre méltó, hogy sokkal fegyelmezettebben végzik a szolgálatukat, kevesebb a fegyelmi vétség, a baleset és a károkozás mint a férfi dolgozóknál.

Ugyanilyen jó véleményt hallottam a kazincbarcikai vasutas lányokról és asszonyokról a szakszervezeti bizottságon is.

D. J.

Jó tudni

Az operatív menetrend fokozott figyelmet kíván

A menetrendváltozáskor életbelépő új vonatszámozási rendszerben — mint ismeretes — *osztott vonatok, a II. részek nem közlekedhetnek.* Az új vonatszámozási rend — az ötszámjegy alkalmazása révén több lehetőséget biztosít, mind a vonatszámok specializálásait, mind azok mennyiségeit illetően, sőt a mentesítő vonatok, kerülő útirányon közlekedő személyszállító vonatok részére vonatszám-képzést is lehetővé tesz. Mégis gondoskodni kellett az előre nem tervezhető szolgálati (mozdony, szerelvény, stb.) és tehervonatok közlekedéséhez vonatszámokról. Ilyen okból kellett új fogalmat, az operatív menetrendet bevezetni.

Mikor alkalmazunk operatív menetrendet?

Minden szolgálati menetrendkönyv 6. táblázatában, sebességi tartományok szerint csoportosítva vonatszámok vannak megadva; e vonatszámok azonban a menetrendábrában nem szerepelnek, azoknak indulási, érkezési, tartózkodási idejük nincs. Így ezek áthaladó vonatok; a vonatforgalom szabályozása (bejárati vágány kijelölés, jelfeladás nélküli állomásokon rendkívüli megállapítás, stb.) szempontjából *menetrend szerint áthaladó vonatoknak kell tekinteni.* A menetidők mellett a vonatközlekedéshez tartozó egyéb adatokat (bejárati irány, állomásnév aláhúzás, sebességi csoport, fékszázalék, jelző utáni fékúttávolságra utalás, stb.) tartalmazza a táblázat.

Az operatív menetrend szerint közlekedő vonatok menetrend alapján közlekednek, azok nem minősíthetők menetrend nélkül közlekedő vonatoknak.

Az operatív menetrendekre is érvényes az alapszabály, mely szerint rendkívüli vonatot olyan számban kell bevezetni, mely a vonattal továbbított elegy egység jellegének, viszonylatának megfelel.

Az operatív tehervonati menetrendeket — különös tekintettel azok tartózkodás nélküli menettartamára — általában rövid távolságon, pl. rendezőpályaudvarok, határállomások előtt feloszlatott vonatok továbbításánál, vagy elegyelőretolások, átállítások esetében célszerű alkalmazni. *Irány- és közvetlen vonatok csak abban az esetben közlekedhetnek operatív menetrendben, ha más alkalmas vonatszám már nem áll rendelkezésre.* Különösen kerülni kell az operatív menetrend használatát a több vonalon át közlekedő irányvonatoknál, helyette alkalmas tört vonatszámokkal kell a tehervonatokat forgalomba helyezni.

Nem használhatók az operatív menetrendek nemzetközi teher-, gyorsteher, tolató tehervonat, menetirányító tartalék, iparvágány kiszolgáló menetek részére.

Nemzetközi tehervonatoknál — nemzetközi vonatszámok hiányában — alkalmas belföldi vonatszámokat kell felhasználni; *operatív menetrendet csak kilépő határállomás, vagy csomópont, rendezőpályaudvar előtt feltartott, leállított nemzetközi tehervonatok újbóli továbbításához szabad alkalmazni.* Rendkívüli pályaelzárás (baleset, műszaki hiba, stb.) esetén a kerülő útirányra terelt személyszállító vonatokat elsősorban az azon a napon nem közlekedő alkalmas személyszállító vonatok menetrendjében vagy a kerülő útirányon ténylegesen közlekedő személyszállító vonatok száma alapján képzett mentesítő személyszállító vonatszámban kell közlekedtetni. Mindkét esetben az elterelt vonatok részére *a kerülő útirányon érvényes menetrend a mérvadó.* Ha az elterelt vonatok nagy mennyisége miatt ezek a vonatszámok nem elegendők, akkor alkalmazhatók a szolgálati menetrendkönyv 6. táblázatában közölt legmagasabb sebességcsoportba tartozó operatív menetrendek szerinti vonatszámozások.

Vonatok tervezése forgalomba helyezése

Amikor a vonatok részére a rendelkezésre álló vonatszámok nem elegendők, a rendelkező állomás forgalmi szolgálattevőjének és a szakaszirányítónak *közösen kell az operatív menetrendek táblázatában lévő vonatszámok közül az alkalmasat kiválasztani és meghatározni a tervezett indulási időt.* Ez lesz a vonat „menetrend szerinti" indulási ideje. A rendelkező állomások forgalmi szolgálattevői a vonatforgalmi értesítésben ezt a tervezett indulási időt kötelesek a vonatszámmal együtt közölni a rendelkezési szakasz állomásaival.

A rendelkező állomás által közölt „menetrend szerinti" indulási idő és a kiválasztott vonatszámhoz tartozó menetidők alapján ki kell számítani az útvonal állomásaira a „menetrend szerinti" érkezési időt; ez az érkezési idő az útvonal közbenső állomásain, mivel tartózkodási idő nincs az operatív menetrendekben, a vonat áthaladási ideje is egyben.

A vonatforgalmi értesítést vett forgalmi szolgálattevők a vonatindító állomástól számított menetidők alapján meghatározzák saját állomásukig az érkezési időt és a vonatforgalmi értesítések adásakor ezeket a rendkívüli vonatokat a vonatszám mellett ezzel az érkezési, illetve áthaladási idővel közlik az állomási és nyíltvonali vonatfogadásra kötelezett dolgozókkal. Az értesített dolgozóknak ezeket a vonatokat a közölt érkezési, illetve áthaladási idővel kell saját előjegyzéseikbe bevezetni és felírni a szolgálati helyen lévő falitáblára.

A menetrendszerű közlekedés értékelése

Az operatív menetrend szerint közlekedő vonat menetrendszerűségét a vonat forgalomba-helyezésekor meghatározott indulási idő alapján kell értékelni. Ezért ezt a tervezett, „menetrend szerinti" indulási időt — a vonatforgalmi értesítések mellett — a vonatot indító állomáson és a vonat végállomásán, *a forgalmi napló Megjegyzések című rovatába, a vonat menetigazolványának fejrovatába, a Menetigazolvány szó fölé be kell jegyezni.* A vonatszemélyzetnek ez alapon kell a menetigazolványt vezetni, a különböző értékeléseket — beleértve a menetrend szerinti menettartamot — végezni.

Hasonló módon kell a szakaszirányítók vonalteljesítményi lapját vezetni és értékelni.

Az operatív menetrend a vonatközlekedés lebonyolításában nagyon rugalmas eszköz lesz. A sok évtizeden át alkalmazott eljárás a rendkívüli vonatok bevezetésekor a rendelkezésre álló menetrendek közötti választást engedte meg; az új vonatszámozási rendszerben a vonatot forgalomba helyezők kezében van — bizonyos esetekben — a lehetőség, hogy a vonat *„menetrend szerinti"* indulási idejét meghatározzák. Ugyanakkor viszont a vonatközlekedésben résztvevők feladata a tervezett indulási idő és a szolgálati menetrendkönyvekben szereplő egyéb adatok alapján a közlekedési idő meghatározása. Ennek pontos ismerete feltétlen szükséges a vonatközlekedés szabályozásával kapcsolatos feladatok utasításszerű ellátása érdekében.

A lehetőség adva van. Ezzel élni kell, ám visszaélni nem szabad!

Dr. Varga Gyula

Fogadkozásaink foganatja

A májusi meleg megmosolyogta szokásainkat, s e tavaszutói hónapban többeket késztetett ki a természetbe, a hűsülést kínáló vizek mellé, az árnyat adó erdőkbe, mint más esztendőkben ez idő tájt. Voltak, akik a nagy hírű vagy a kevésbé rangos gyógyfürdőket keresték fel, ám nem kevesen indultak útnak a „magyar tenger" partjára. E „nem kevesek" közé tartozott e sorok írója is, aki a Balaton egyik — nevében is szép — vasútállomásán, karnyújtásnyira az országúttól, tűnődött el közlekedési szokásaink nyelvöltögető konokságán.

A pénztárcák beltartalmának elköltését vizsgálgató szociológusok és más szakemberek jó ideje nem értik: *hiába kúsztak fel a benzinárak keresetünkhöz képest már-már irreális magasságba, a gépkocsik tulajdonosai mintha fittyet hánynának erre — megszállottan szorongatják a volánt, araszolnak a csúcsforgalomban, a vélt kényelmet állítják szembe a voltaképpeni kényelmetlenséggel.* Mi vasútasok, jó ideje érezzük ezt; hatványozottan, amióta kétszeresére emelkedtek a személyszállítási tarifák.

A tények tudomásul vétele persze önmagában kevés; a mélyebb összefüggések feltárása mindennapos feladatunk. Megalapozott magyarázatot kívánna például — s nem e rövidre szánt eszmefuttatás keretében — az a statisztikai adat, amelyet a KSH tett közzé a minap, a távolsági személyszállítás első negyedévéről. Eszerint az utasok száma, és az utaskilométer-teljesítmény valamennyi személyfuvarozó vállalatnál csökkent... de tetemes aránykülönbséggel. Így vasúton, az egy esztendővel korábbihoz képest, *13,3 százalékkal kevesebben (56,7 millióan) utaztak,* miközben az autóbuszok utasszáma mindössze 2,5 százalékkal (175,8 millióra) csökkent. A vasút utaskilométer-teljesítménye az évkezdő hónapokban *18,3 százalékkal csappant meg,* az autóbuszoké 4,6 százalékkal csupán. Pedig — s ez is a teljességhez tartozik! — a Volán tarifái nagyobb mértékben emelkedtek, mint a MÁV-é.

Mit látott a jegyzetíró ama kánikulai vasárnapon, a a májusi szépségét feltáró Balaton partján? *Egymásba érő gépkocsi-sorokat... és félig üres vasúti szerelvényeket.* Vajon csupán a megdrágult vasútjeggyel magyarázható mindez? Aligha. Sokkalta inkább arra figyelmeztet, hogy komolyan kell vennünk azokat a fogadkozásokat, amelyeket a személyszállítás évének meghirdetésekor tettünk az utasok visszahódítása érdekében. Az az új keletű kedvezmény, amely rövidesen a családok utazását teszi olcsóbbá, kétségkívül nem csupán szociálpolitikai célokat szolgál: *a vasút jól átgondolt, gazdálkodási érdeke, hogy a vonatok kihasználtsága valamelyest fokozódjék.* E kedvezménnyel sokan fognak élni — legalábbis bízunk benne —, ám balgaság volna azt remélni, hogy ugrásszerűen és minden vonalon látványosan növekszik majd a forgalom. Gyanítom: akik e döntést meghozták, csakúgy tisztában vannak vele, mint a határozat végrehajtói. *A vasút jövőjét a szolgáltatás minősége határozza meg, az érdemibb előrelépést attól várhatjuk.*

Nyilvánvaló az is, hogy kegyetlenül nehéz olyan gyökeres változást véghezvinni, amilyenre szükség lenne. Kell-e hangsúlyozni e lap hasábjain, hogy a létszámhelyzet ma sem kedvez a sorok kedvünk szerinti rendezéséhez, *s az a forintkeret, amelyet fejlesztésre fordíthatunk, igencsak kevés a gyors minőségi lépésváltáshoz.* Máról holnapra nem lesznek sokkal tisztábbak a szerelvények, a tiszteletet érdemlő villamosítás hatására sem rövidül meg olyannyira a menetidő, mint kívánatos lenne, s a pálya állapota, áteresztőképessége, meg egyéb okok miatt a személyszállítás esztendejében sem lesz ismeretlen fogalom a késés. A tegnapelőtt keltezett gondokat nem száműzhetjük csupán mai akarással.

És mégis: vannak olyan jelek, amelyek arra utalnak, hogy akiknek kellett, értettek a szóból, s immár a cselekvés miként jét fogalmazzák. A *Magyar Vasutas* hasábjain is többek szólaltak meg, elmondva: itt ilyen, amott meg olyan lehetőségek kínálkoznak az utazási feltételek kulturáltabbá tételére. Biztató, amit a szobi vonalon terveznek: *a zárt rendszerű vonatok közlekedtetése.* Nem kerül sokba a helység-névtáblák tervezett cseréje. Jó, hogy valamivel több lesz a csomagszállító kulik száma. Az is reményt keltő, hogy nemcsak a MÁV vezetői, hanem a karbantartó műhelyek, a kocsiszolgálati főnökségek dolgozói is érzik: *elengedhetetlen a korábbiaknál precízebb munka, keresni kell immár az utast, s amennyire lehet, kedvében kell járni.*

Vannak tehát fogadkozások, amelyek azt ígérik: a szűkre szabott keretek között is lehetőség nyílik a minőségi váltásra. S ha az akarás nem szalmalángszerű fellángolás csupán, akkor jó okunk van hinni — s nem csupán azért, mert hivatalból ez a dolgunk —, hogy fogadkozásainknak nem marad el a foganata.

(földes)

MEGOSZLANAK A VÉLEMÉNYEK

A túlmunka önkéntes vállalásával Zalaegerszegen egyszerűbb a vezénylés

Az elmúlt év október elején kezdődött a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökségnél a dolgozók önkéntes túlmunkában való foglalkoztatása. Ekkor még csak 30 vasutas vállalta, hogy segíti munkahelyük gondját.

— Mi a helyzet most? — kérdezzük a vontatási üzemegységen *Kiss Róbert* műszaki üzemfőnök-helyettest.

— Jelenleg már 80 vontatási és 20 forgalmi dolgozó vállalta ezt a foglalkoztatást.

— Könnyen ment a szervezés?

— Azt nem mondhatnám. Volt ellenállás. Mindenkivel személyesen elbeszélgettünk. Kényszeríteni senkit sem akartunk.

Végül is beindult a „gépezet". *A túlmunkavállalással egyszerűbb lett a vezénylés.* Tudják, ki az, akire számíthatnak. Külön fordákat tudtak kialakítani az „önkéntesek" számára. Elérték — és ez nem kis dolog —, hogy március 1-től valamennyi dolgozónak havonta egy alkalommal egy szabad szombatot-vasárnapot tudnak biztosítani.

Beszélgettünk néhány motor- és mozdonyvezetővel. Elsőnek *Löveli Lászlóval*, aki az utazók párttitkára is:

— *Jó ez a kezdeményezés. A vasutasok szabadidejükben most nem maszekolnak, hanem a MÁV talán legnagyobb gondjának a megoldásában segítenek.*

— Mi, a Vörös Csillag aranykoszorús szocialista brigád tagjai, mind a tízen vállaltuk a többletmunkát — mondja *Molnár István* brigádvezető. — Én ugyan motorvezető vagyok, de a nálunk végzett különmunka lehetővé tette az égetőbb létszámhiánnyal küzdő forgalmi szolgálat segítését.

Rózsa Béla, aki ugyancsak motorvezető, megérti a vasút létszámgondjait. Annak viszont nyíltan hangot adott, hogy a szabad idő feláldozása nincs megfizetve a 25%-os pótlékkal.

— *Nem értek egyet az önkéntes munkavállalással, mégis vállaltam, mert kell a pénz* — szól közbe *Nagy László*, aki egy M 43-as vezére. A vasút jól jár, a dolgozó kevésbé. Valamivel többet keresünk, de mi utazók nem tudunk üzemi konyhán étkezni. Marad a drágább, vagy a táskából való élelmezés. Plusz a nyugdíjjárulék...

Simon Endre, a Berzsenyi ifjúsági szocialista brigád vezetője:

Hosszú távon ez nem lehet megoldás. Egészségügyileg sem lehet ezt a végtelenségig csinálni. Hallottam vannak intézkedések a forgalmi és a vontatási utánpótlás érdekében. Addig is a brigádunk mind a 6 tagja vállalta a munkát...

Sz. Jakab István

SÍNEN JÁRÓ TRAKTOR

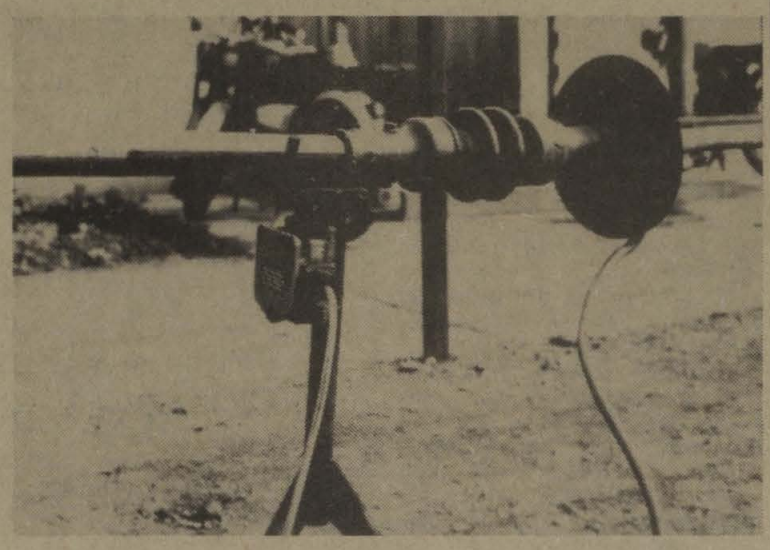
A MÁV megrendelésére tavaly kezdte meg a Mobilitás Gmk az MTZ—TRAL névre keresztelt kétéltű vontató járnű gyártását. Az ötlet, a tervezés két egri mérnök — *Vanya Imre* és *Farkas András* — nevéhez fűződik.

Kép és szöveg: **Szabó Sándor**

Munkások és műszakiak

Együtt újítanak Püspökladányban

A Bz típusú csehszlovák motorkocsit üzemeltető üzemfőnökségek mozdonyvezetői, műszaki szakemberei a megmondhatói: *néha mennyi gondot jelent a meghibásodott egységek, alkatrészek cseréje.* Nyíregyházától Szentesig, Püspökladánytól Bátaszékig, valamennyi Bz motorkocsit üzemeltető vontatási üzemegységtől jelzik, hogy a fenntartási költségek csökkentése az az importbeszerzés radikális korlátozása miatt ma már nemcsak a tőkés relációból származó, hanem a KGST-országokból beszerzett vontató és vontatott járművekhez sincsenek biztosítva az üzemeltetés folyamatossághoz nélkülözhetetlen alkatrészek.



Ez a berendezés kizárja annak lehetőségét, hogy a felsővezetékre feltett földelőrúd eltávolítása előtt az Msz kapcsolót működtetni lehessen. A nyomáskapcsoló és a mágnesreteszelő villamos kapcsolatban van egymással. A földelőhídak levétele után a nyomáskapcsoló zárja a mágnesretesz áramkörét, amely megszünteti az Msz kapcsoló működtető karjának mechanikus reteszelését

Egyikről a másikra

A minap püspökladányi mozdonyszerelőkkel, vontatási vezetőkkel beszélgettem. Egybehangzóan mondták: *egyik Bz-ről a másikra szerelik az alkatrészeket, hogy kevesebb kocsi maradjon „fekve".* Az alkatrészhiány csökkentése érdekében alakítottak ki jó kapcsolatot a kelet-szlovákiai gyártóüzemmel. Néhány fontos alkatrészhez így sikerült hozzájutni. Ez azonban nem oldja meg a gondokat. Éppen ezért van nagy jelentősége az olyan újításoknak, amelyek — ha teljes mértékben nem is —, de részben pótolni tudják a hiányzó alkatrészeket.

Biró Gyula reszortos technikus és *Kiss III. Sándor* lakatos újítók együttműködése jó példa lehet arra is, hogy a vezetők és fizikai dolgozók közötti alkotó együttműködésnek a vasút is hasznát látja.

— Én eredetileg lakatos vagyok, de a vontatási főnökségen műszerész munkakörben dolgozom. Így kerültem jó kapcsolatba újító társammal, Biró Gyulával — mondja munka közben Kiss III. Sándor. A Bz kocsik éberségi berendezéseit a régi próbapadon nem tudtuk javítani, de a beállításuk még bonyolultabb volt. Közös erővel sikerült egy olyan szimulátort készítenünk, ami üzemi körülményeket produkál a műhelyben, s még a rossz berendezés felszerelése előtt meggyőződhetünk üzemképességéről. Ismereteim szerint a vasúton ez volt az első ilyen próbakészülék. *Háromezer forintot kaptunk ezért az újításért.*

Legalább ilyen hasznos volt az a közösen kifejlesztett másik próbaberendezésük, amelyiket a vezérlőkártyák vizsgálatára fejlesztettek ki. Mint megtudtam, a püspökladányiaknak eddig nem volt dolguk tirisztoros vezérléssel. Emiatt elég sok fölösleges időt elpocsékoltak, míg a gépek minden elektromos részét áttekintve rájöttek a vezérlőkártyák hibájára. *Biró Gyula és Kiss III. Sándor egy műhelyi satupadot úgy alakítottak át próbaberendezéssé, hogy a vezérlőkártya hibaellenőrzése mellett a készüléket felhasználhatták villamos gépek, diódák zárlatának, áramfelvételének ellenőrzésére is.* Sőt a jelfogó relék próbapadi vizsgálatára éppúgy használják, mint az akkumulátorok töltésére.

— Enélkül ma már nem létezhetnénk. Sőt, azóta az újításunkat is továbbfejlesztettük. A módosított próbaberendezés ma már három vezérlőkártya egyidejű vizsgálatára alkalmas — tájékoztatott a két vontatási dolgozó.

Van értelme újítani

Pénzben nehezen kifejezhető a két, egyébként meglepően fiatal szakember RT—5 típusú fűtésszabályozó próbakészüléke, ami nemcsak a hibakeresést könnyíti meg, de a fölösleges állomási tolatások elkerülésével az energiagazdálkodás szempontjából is előnyös.

Azt már *Nemes Sándor* energetikus, újítási felelőstől tudom, hogy 1981-ben 94, 1982-ben 71 újítást fogadtak el Püspökladányban, s az igazgatósági újítási versenyben évek óta az első helyezettek. Pedig létszámban, még inkább munkakörülményekben, műszaki felszereltségben messze megelőzi őket a nyíregyházai vagy szolnoki körzeti üzemfőnökség!

— Valóban így van. Sikerünk titka, a dolgozók jobbító szándéka mellett, minden bizonnyal összefügg azzal, hogy az M. 32-es mozdonyokat Bz motorkocsikra cserélte a vasút Püspökladányban. Az új járműtípus, az importalkatrész beszerzését korlátozó intézkedések pedig *kényszerítőleg hatottak az újítók szellemi tartalékaira. S természetesen az is, hogy az emberek értelmét látják újítani,* vagyis anyagilag is megéri nekik. Azt nehéz lenne eldönteni az íróasztaltól, hogy melyik újítás éri meg jobban: a munkaerő-megtakarítást, a dolgozók testi épségét védő, az energia- és importmegtakarítást eredményező vagy a karbantartás technológiai idejét rövidítő műszaki ötletek. Annál is inkább, mert akad újítás, amelynél ezeknek a kritériumoknak a nagyobb része közvetlenül vagy indirekt módon egyszerre jelen van — szól közbe az újítási felelős, majd egy példát is mond szemléltetésként:

— A Bz motorkocsik hidrosztatikus segédelosztó hajtásának módosítására dolgozott ki javaslatot *Szabó András* esztergályos, *Lukács Sándor* motorszerelő és *Ordasi József* művezető. Előzményként el kell mondani, hogy az eperjesi gyártó cég által eredetileg beszerelt Skoda motorok helyett MAN motorokat épített be a MÁV a Bz kocsikba. Az eltérő műszaki paraméterekből azonban több járulékos probléma adódott. Így például az erőhatás-változás miatt a hidrosztatikus szivattyú ékszíjtárcsáját egymás után vesztették el a kocsik, sőt az ékszíjtárcsa leszakadása miatt több szerelvény fekve maradt a nyílt vonalon.

Az újítók az általuk javasolt műszaki változtatásnak megfelelően minden alkatrészt helyben készítettek el, csak az áthajtásnál nélkülözhetetlen bordás hüvelyt kellett Szolnokon legyártani.

Ezt az újítást a vasúti főosztály is elfogadta kísérletre. A végleges döntést majd a prototípus 30 ezer kilométeres futásteljesítménye után hozzák meg az illetékesek.

Amikor az újítási felelőst arról kérdezem, hogy más szolgálati helyeken is hasznosítják-e a püspökladányi ötleteket, újításokat, készséggel válaszol:

— *Kecskemét, Vésztő* és *Pécs* körzeti üzemfőnökségek is vettek már át tőlünk hasznosításra az újítók által kidolgozott javaslatokat. 1981-ben például 16, 1982-ben 6 újítás került máshol is alkalmazásra, de mi, püspökladányiak is vettünk át ötleteket. Ennek ellenére őszintén mondom, az újítások népgazdasági hasznosításában, de a MÁV szintű terjesztésében is nagy belső tartalékokat látok. Csak egy példa. Az újítási szabályzat szerint az anyagi érdekeltség miatt az újítóknak kellene más szolgálati helyen is értékesíteni saját javaslatukat. De hogyan? Egy esztergályos vagy mozdonylakatos hogyan tegye ezt? Nincs ez jól átgondolva. Az újítási felelős ebben nem érdekelt. Ne gondolja, hogy azért a kétháromszáz forintért mondom ezt, amit esetleg ezáltal kaphatnék! Annyira nem gazdag a vasút, hogy egy üzemfőnökség csak az igazgatósági újítási versenyben kapott pluszpontokkal legyen érdekelt az újítás más szolgálati helyen történő hasznosításában.

Gyorsabb ügyintézést

Hogy az eszmei alapon díjazott újítások vannak-e többségben? Igen. Bár a cél ezek számának csökkentése. De nem minden áron. Hiszen annak se lenne értelme, hogy kimutatható gazdasági eredmény nélkül kalkuláltassunk mesterséges számokat. Inkább abban kell előrelépnünk, hogy a felső szervekhez a MÁV Vezérigazgatósághoz továbbított újítások elbírálását meggyorsítsuk, mert jelenleg oly sok időt vesz igénybe, hogy az újítók kedvét szegi. Itt helyben az ügyintézés, az újítások segítése sokat javult. Csak a fiatal újítók arányát nem sikerült gyarapítani. Reméljük, erre is találunk ellenszert, ami új lendületet adhat az újítómozgalomnak — mondta beszélgetésünk végén Nemes Sándor.

Orosz Károly

FELADATTERV

a dolgozók védelmére

Néhány hete tanulmányozhatják a vasúti szolgálati helyeken, főnökségeken a VI. ötéves tervre vonatkozó munka- és környezetvédelmi újítási feladattervet. Jelentőségét, fontosságát nem szükséges külön hangsúlyozni, hiszen köztudott, hogy a vasút veszélyes üzem, ezért a balesetek és foglalkozási ártalmak megszüntetése közös érdek.

Az utóbbi időszakban tett intézkedések, műszaki fejlesztések hatására sokat javult a dolgozók élet- és munkakörülménye. Egészségesebbé, biztonságosabbá váltak a munkahelyek és csökkentek az üzemi balesetek is. Nem lehetünk azonban elégedettek, hiszen 1981-ben 24, tavaly pedig 31 vasutas vesztette életét baleset következtében. A csonkulásos üzemi balesetek száma is figyelmeztető. *Az újítási feladatterv célkitűzéseinek megvalósítása tehát minden vasutas érdeke.* A MÁV vezetői számítanak a szocialista brigádok, újítók és feltalálók példamutató tevékenységére, hiszen a balesetek megelőzése érdekében további erőfeszítésre lesz szükség.

A munka- és környezetvédelmi újítási feladatterv célja a balesetek, foglalkozási ártalmak, veszélyforrások csökkentése. Az eredményes újítási munkához a gazdasági és politikai vezetők aktív közreműködése nélkülözhetetlen.

Gy. B.

Vilonyáné virágai

Vilonya Sándornénak, a szegedi ÉHF kertészeti munkavezetőjének emlékezetes marad az idei nemzetközi nőnap. Egyrészt azért, mert férfi munkatársai, illetve a család férfitagjai ezúttal is virággal köszöntötték, másrészt mert ezen a napon vette át a fővárosban a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

Vilonyáné 1952-ben Szegeden végezte el a kertészeti technikumot. Rövid idő után 1955-ben vették fel jelenlegi munkahelyére, a szegedi vasutas kertészetbe. Igaz végzettsége zöldségtermesztésre szólt, de nem volt tőle idegen a dísznövény sem. Otthon édesapja rózsával foglalkozott, innen hozta magával a virágok iránti szeretetet. Kertész munkásként dolgozott, majd 1958-ban jelesen elvégezte a kertész szakmásító tanfolyamot. Jó szakmai felkészültségére, a virágok iránti rajongására felettesei is fölfigyeltek és 1958-ban csoportvezető lett. Irányításával — a mindenkori létszámnak megfelelően 15-20-an gondozzák és ápolják a virágokat.

Hétféle növényt nevelnek elő, hogy azután majd kiültessék a virágágyakba, vagy a vasútállomásokra, mindannyiunk gyönyörködtetésére. Hogy hányfélével foglalkoznak: *nehéz lenne mind felsorolni,* hiszen a pár éve korszerűsített kertészetben megszámlálhatatlan virág pompázik a szivárvány minden színében. Van itt egynyári, kétnyári virág, vagy 25-féle virágzó és cserepes dísznövény, szegfűk, pálmák és sok-sok más virág.

— Kedvenc virága?

— *Nekem?* — lepődik meg a kérdésen. — *A gladiolus. Hogy miért éppen ez? Mert több színben pompázik, s amikor nyílik csodálatosan szép virág.*

— Mit kell tudni egy dísznövénykertésznek?

— Ismerni kell a virágokat, tudni kell, melyik levegő-, vagy vízigényes, hogyan ültessük, laza vagy tömör talajt kíván.

S, mint a *József Attila* szocialista brigád vezetője, munkatársaival, ahol tudja, szebbé teszi a környezetet. Ha kell, munkaidő után is parkosítanak, virágosítanak. Munkájukat dicséri az általuk patronált óvoda, iskola és szociális otthon szép virágos kertje.

S ha a Szeged környéki állomásokon kitekintünk a vonatok ablakaiból, gyönyörködünk a szép virágokban, az ízléses parkokban — az ő keze munkája is benne van.

G. J.

A sárvári főnök elköszön

Könnyedén gördül a vonat Sárvár-állomás átépített vágányain. A leszállást magasított peron teszi kényelmessé. Oldalt drótháló védi az utasok testi épségét. A hangosbemondó tájékoztatója olyan tiszta, mintha egy jó minőségű rádióból segítenének eligazodni.

Varga Ferenc, főfelügyelő, állomásfőnök 42 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba készül. Hozzá igyekszem, hogy életéről beszélgessünk.

— Nem sajnálja most itthagyni az állomást, amikor végre minden elkészült? — kérdezem.

— *Nagyon sajnálom, hogy már nem sokáig élvezhetem az átépített állomás könnyebbségeit* — válaszolja kissé elérzékenyülve. — *Ugyanakkor nyugodtan megyek el, mert jó körülményeket hagyok magam után...*

Varga Ferenc, a váltókezelő fia, 1941-ben pályamunkásként kezdett Zalaegerszegen. Törekedett, tanult. Szakvizsgái után — két évvel később — Acsádon, majd kilenc esztendeig Ménfőcsanakon forgalmistaként szolgált.

— Úgy tudom, utána lényeges változás következett a pályafutásában?

— Igen. Állomásfőnöki tanfolyamra küldtek. Ennek eredményes elvégzése után 1954-től 72-ig Csákánydoroszlón voltam főnök. *Nem sokkal azután, hogy odakerültem, tanácstag lettem, majd megválasztottak a végrehajtó bizottság tagjának. Tíz éven keresztül a község párttitkára is voltam, s 13 évig tagja a körmendi járási és egy választási ciklusban a Vas megyei Tanácsnak.*

1972-ben Sárvár állomás főnökének nevezték ki. Feladata megtízszereződött. Hiszen 12 vasutas helyett 120 került irányítása alá. Ugyanakkor a munka is több lett. Elsőnek a szárnyvonalak megszüntetése adott nagyobb feladatot. 1974 tavaszán szűnt meg a közlekedés a *Sárvár—Zalabér—Batyk* és a *Sárvár—Répcevis* vonalon. Előtte kemény „csatákat" vívtak a helyi szervekkel és a lakossággal. Rengeteget kellett vitatkozni, érvelni. Az állomásfőnök érvei annyira sikerültek, hogy a Hazafias Népfront városi bizottságába választották. Pártmegbízatásként a városi alapszervezetek patronálását bízták rá. Nem kis érdeme van abban, hogy a helyi párt- és tanácsi szervek mellett a szállító vállalatok is korrekt partnerei lettek a MÁV-nak.

— Közben újabb nehéz öt év várt a főnökre. Megkezdődött az állomási vágányhálózat átépítése.

— Öt évig szerveztük, irányítottuk az átszállásokat a vonatpótló autóbuszokhoz. Egyre nagyon büszke vagyok: *ez idő alatt panasz nem érte a munkánkat.* Igaz, mindent megtettünk annak az érdekében, hogy az utast minél kevésbé viselje meg ez a kényszerű és szükséges intézkedés — mondotta.

Közben jutott ideje a kapcsolatok ápolására fegyveres testületekkel is. 1976-ban az állomáson megalakult az önkéntes-határőrcsoport, amelynek eddigi eredményei kimagaslóak.

Varga Ferencet munkájáért megbecsülték. Két alkalommal kapta meg a Közbiztonsági Érem arany fokozatát. Korábban kapott *vezérigazgatói dicséretet* és *Kiváló Munkáért* kitüntetést is. Tavaly április 4-re pedig *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesült.

Sz. Jakab István

Nyugdíjasok taggyűlése

A dombóvári önálló nyugdíjas csoport május 12-én tartotta félévi beszámoló taggyűlését, amelyen Ughy János, a csoport elnöke számolt be az eredményekről és a tennivalókról. Megköszönte a szocialista brigádok által adományozott 210 ezer forintos segélyt is, amelyet az arra rászoruló tagoknak osztottak ki. A taggyűlés után a művelődési ház tánccsoportja és két magyarnóta-énekes szórakoztatta a megjelenteket.

Nyugdíjban az átrakásirányító

Meggondolandó, hogy ismerős nélkül felmenjen-e az ember az udvarra, mert a csinos házat hatalmas fehér kutya őrzi. A gazda, *Révész András* nyugdíjas átrakásirányító szerencsére az udvaron tesz-vesz. Így nehézség nélkül sikerül a házba bejutni. Jó ismerősként köszöntjük egymást, hiszen évekig váltótársak voltunk.

A kereskedelmi szolgálat minden csínját-bínját kiválóan ismerte, végigcsinálta a „lépcsőkhöz" vezető utat, míg nem egyszer valaki lebetegedett, s átrakásirányítónak osztották be, és ő ottragadt egészen nyugdíjazásáig.

— Mint segédtiszt hogyan tudtál hosszú éveken keresztül a „tűzvonalban" maradni?

— *Amit tudnom kellett, szinte a kisujjamban volt. Egyrészt köszönhettem a különböző beosztásokban szerzett gyakorlatnak, másrészt a kollégáimmal, középvezetőkkel, vezetőkkel öröm volt dolgozni.* Mindig az járt az eszemben, hogy az átrakómunkásoknak, akik jó néhány kilométerről járnak be dolgozni, biztosítsam a munkát. Ez volt a meghatározó, ennek érdekében fogott össze mindenki, mind a széles, mind a normál pályaudvaron dolgozók, beleértve az irodákban tevékenykedőket is. Nagyon jó összetételű volt a „csapat". A kocsirendező, a mester, a külsős, az irányító egyet akart. Most is azt tartom: *szeretettel, megértéssel lehet csak eredményesen dolgozni, ez az elvem.*

— Elégedett ember vagy?

— Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem. Megnyugodtunk, megtaláltuk a számításunkat, a gyerekek is „révbe" jutottak, most már a feleségemmel csak nekik élünk. Van egy kis szőlőm, gyümölcsös, amit szeretettel gondozok.

Szőgyényi Bertalan

Megjegyezzük

Feketék a fejtámlahuzatok

1983. a személyszállítás éve. Sokat beszélünk mostanában a kulturált utazás feltételeinek javításáról, a kocsik állapotáról, a vonatok közlekedésének pontosságáról. Az első osztályon utazók gyakran szóvá teszik, hogy az ülések fejtámlahuzatai koszosak, sokszor feketék. A MÁV nem gondoskodik rendszeres cseréjükről. Többen ezért, mielőtt leülnek, leveszik a huzatot és ablak-, vagy cipőtörlésre használják, szerencsésebb esetben feldobják a csomagtartóra.

A kultúrált utazás elképzelhetetlen tisztaság, higiénia nélkül. Érdemes lenne ezt mindenkinek megszívlelni és gyakrabban cserélni a fejtámlahuzatokat!

(Németh)

NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET

Új vágányokon a francia vasutak

Az 1982-es év utolsó napján az éjféli gongütés nem csupán az óév végét és az új év kezdetét jelezte, hanem a legnagyobb francia vállalat, a Francia Államvasúti Társaság újjászületését is. A Francia Államvasúti Társaság, az SNCF, mint a mesebeli főnixmadár, haló poraiból támadt fel. Feltámadását több mint kétszázezer francia vasutas megkönnyebbült sóhaja kísérte, mert újra biztosítva látta munkáját, megélhetését.

Az SNCF létét s ezzel együtt több ezer vasutas munkahelyét a választások előtt hatalmon levő jobboldali kormány részéről nagy veszély fenyegette. *1982. december 31-én ugyanis lejárt az állam és az SNCF között 1937-ben megkötött „vállalkozási szerződés"*, s ennek következményeként fennállt annak veszélye, hogy az állam magánkézbe adja át a vasút rentábilisan működő területeit. Ezt követően, a francia vasutasok körében hírhedtté vált *„Guillomat-terv"* szerint, többek között 5-6 ezer kilométer teherforgalmú és 3-4 ezer kilométer utasforgalmú vasútvonal felszámolására, minden négy pályaudvarból három és egy megadott időszak végére mintegy 15 ezer munkahely megszüntetésére került volna sor.

Az 1981. május 10-i választások eredményeként baloldali kormány vette át az államügyek irányítását Franciaországban. A kormányba négy kommunista miniszter jutott be, közülük *Charles Fiterman* került a közlekedési tárca élére. Az új miniszter első intézkedései között szerepelt a vasúti szárnyvonalak felszámolásának leállítása és a súlyosan eladósodott SNFC részére állami hitelek folyósítása. Ezt követően *a Parlament elfogadta az úgynevezett orientációs törvényt*, amelynek értelmében az 1937. augusztus 31-én megalakított „vegyes gazdasági társaság" 1982. december 31-ével megszűnt és változatlan névvel, de működését tekintve új tartalommal *„ipari és kereskedelmi közintézménnyé" vált.* Pillantsunk vissza az előzményekre!

Orientációs törvény

A XIX. század elején a szállítás forradalma fokozatosan bontakozott ki Franciaországban, s ennek szerves részeként kezdődött meg a vasútépítés is. Az első vasútvonal, a Saint-Etienne-ből Andrézieux-be vezető 18 km-es szakasz megépítését engedélyező királyi rendeletet 1826. február 26-án írta alá *XVIII. Lajos.* Maga a királyi rendelet is utalt arra, hogy a vasutat a kereskedelem és az ipar fellendítése érdekében, valamint a várható üzleti előnyök miatt kívánják létrehozni. A megépített vonalon működő vasútnak tehát 1827-ben még csak az volt a hivatása, hogy az érintett terület kibontakozó iparát kiszolgálja. Csak a véletlennek köszönhető, hogy a vonal megépítését kezdeményezők 1832-ben már utasok szállítására gondolnak. Igaz, hogy az első utasok még a szénszállításra használt kocsiban elhelyezett padokra ültek.

A kor francia társadalmára, *Lajos Fülöp* idején, nem a burzsoázia uralma, hanem annak egyik frakciójának, *a bankárok, a tőzsdekirályok és a vasútkirályok, az úgynevezett finánccligarchia vezető szerepe volt a jellemző.* Az uralkodó osztály az állami ráfordításokhoz és az államkölcsönökhöz hasonlóan a vasútépítéseket is a maga javára aknázta ki. A terhek fő részét a kamarák az államra hárították, a spekuláló finánccarisztokrácia részére pedig biztosították a busás hasznot. Számos botrány tört ki akkor, amikor véletlenül kiderült, hogy a többség valamennyi tagja, a miniszterek egy részét is beleértve, mint részvényes érdekelt volt ugyanazokban a vasútépítésekben, amelyeket utóbb, mint törvényhozók, állami költségen hajtattak végre. Mások, akik a vasúttársaságok létrehozásában döntöttek, megegyezésre léptek a társaságok igazgatóival a vasúti sínek szállításában és ilyen módon lendítették fel azokat a vasipari üzemeket, amelyekben érdekeltek voltak. *A francia nagypolgárok kevéset kockáztattak, mert a vasútépítés során csak állami garancia biztosítása esetén fektették be tőkéjüket.* Elvük az volt, hogy ha valakinek veszítenie kell, az az állam legyen. A közreműködő állam tehát azt a feladatot vállalta, hogy Guizot miniszternek az oligarchiára féltékeny és feltörekvő polgársághoz címzett, híressé vált mondása: a „Gazdagodjatok!" elvének és szellemének keretei között elhárítsa a pénzügyi manőverekkel járó kockázatot. A korabeli francia burzsoázia egyik sajátossága, hogy hajlandó is volt gazdagodni, de tőkéjének kockáztatása nélkül.

Rotschild báró, mint fő részvényes

Az első nagy vasúti társaság megalapítóinak — *egyik fő részvényese Rotschild báró volt* — az állam évi 4 százalékos kamatot biztosított „kockázatvállalásuk" jutalmaként s egyidejűleg 99 évre szóló koncessziót adott ki. Az állam egyéb gesztussal is támogatta a fiatal vsutat: 1837. augusztus 24-én *Marie-Amélie* királynő, Lajos Fülöp felesége, lányai társaságában felavatta a Paris—Le Pecq-i vonalat. A királyi utasok tizennyolc perc alatt tették meg az utat, szemben a postakocsi kétórás menetidejével. Erről a látványos utazásról még a külföldi sajtó is megemlékezett. Hatása rendkívüli volt: rövidesen napi húszezer utas vette igénybe a vonatot. Lassan nyilvánvalóvá vált, hogy a franciák több vasútvonalat akarnak. Ezt látva az eddig óvatos pénzvilág lázas sietséggel vetette bele magát az üzletbe, amely a rentabilitás következtében jelentkező haszon (általában 12 százalék) mellett minden körülmények között biztosította a tőke utáni 4 százalékos kamatot. Például 1847-ben a Párizs—Orléans-i Társaság az 500 frankos részvények után 62,70 frank osztalékot fizetett akkor, amikor még ismeretlen fogalom volt az infláció.

Az 1800-as évek végére létrejöttek a vasút működésének keretei: *az egész ország területét behálózta a vasút.* Ez a hálózat lényegében napjainkban is fennáll. Ugyanakkor, a kialakult jogi és pénzügyi struktúra és a közszolgáltatási jelleg erősödése miatt alacsonyan tartott személyszállítási tarifa következtében 1908. július 13-án a vasúti társaságok csődöt jelentettek be. Az ekkor kelt egyezmény szerint 1909. január 1-i hatállyal az állam lett a tulajdonos, de csak 30 évvel később vetett határozottan véget a vasút hálózatán uralkodó zavaros pénzügyi helyzetnek, átvéve a részvények 51 százalékát, magára vállalva ezzel minden kockázatot a magánérdekek kizárólagos érvényesülése érdekében. *Ez a dátum jelzi egyben az SNCF megszületését.*

Az eltelt 45 év alatt a Francia Államvasúti Társaság szédületes fejlődésen ment keresztül, amíg a gőzmozdonyoktól eljutott a nagy sebességű vonatig, a TVG-ig *(Train à Grande Vitesse).* Forgalma a közel fél évszázad alatt több mint kétszeresére emelkedett. Az utaskilométerek száma 22 milliárdról közel 56 milliárdra nőtt. A technikai fejlődésben jelentős szerepet játszott a vasutasok ragaszkodása és hivatásszeretete. A látványos technikai fejlődés mellett azonban egyre súlyosabb pénzügyi nehézségek léptek fel az SNCF-nél. Miután a beruházásaihoz kénytelen volt a francia és a nemzetközi pénzpiacokon hiteleket felvenni, és a vasúti társaság deficitje 1981-ben kétmilliárd, 1982-ben ötmilliárd frankra rúgott, *az SNCF adóssága elérte az 50 milliárd frankot.* A baloldali kormány elhatározta, hogy megmenti az SNCF-et és jobb feltételeket teremt számára a továbbfejlődéshez. 1983. január 1-től a francia állam az egyedüli tulajdonos és a vállalat feletti ellenőrzést utólagosan gyakorolja, megfelelő manőverezési szabadságot és autonómiát biztosítva az SNCF-nek.

Tizennyolc tagú igazgatótanács

Pierre Mauroy miniszterelnök a vállalat új igazgatótanácsának beiktatásakor hangsúlyozta, hogy *„... a kormány elvárja a demokratizált, decentralizált és széles körű autonómiával felruházott új SNCF-től, hogy a kereskedelmi tevékenység, a termelékenység és a versenyképesség fokozásával nagyobb hatékonyságot mutasson föl ..."* A korábbiakban említett közlekedési orientációs törvény által meghatározott módon a vállalatvezetés legfontosabb szerve, a 18 tagú igazgatótanács tagjainak megválasztása, illetve kijelölése is megtörtént. Az igazgatótanácson belül a dolgozók képviselőit megillető hat helyből ötre a három legnagyobb vasutasszakszervezet képviselőjére szavazott a 280 ezer vasutas. A szavazatok 49,12 százalékával a CGT-hez tartozó vasutas-szakszervezet képviselői három helyet szereztek meg, szemben a CFDT és az FO képviselőivel. *Georges Lanoue,* a CGT vasutas-szakszervezet főtitkára a választások eredményeit kommentálva kijelentette:

„Az elért eredményt nagyon pozitívnak tartjuk, mert ez szakszervezetünk számára egyértelmű sikert hozott. A siker nagyságát húzza alá az a körülmény is, hogy olyan időszakban született meg, amikor egyesek a »hanyatlásáról« beszélnek. A vasutasok világos cáfolatot adtak erre."

Újdonság a korábbi igazgatótanáccsal szemben az is, hogy az SNCF életében először, az igazgatótanács szakértői csoportjába nőt is delegáltak: *Marie-France Beaufils* főtanácsost.

Az SNCF tehát új vágányokon indult el, s hogy jó irányt választott, azt *André Chadeau*nak, az igazgatótanács elnökének januári nyilatkozata is igazolta. Elmondotta, hogy 1982-ben az utasforgalomból származó bevételek 20, az áruforgalomból származó bevételek 6 százalékkal nőttek úgy, hogy az SNCF üzleti forgalma nagyon kedvezően, 11,4 százalékkal emelkedett.

A megújulás kezdete

„Ilyen eredményt kevés vállalat tud felmutatni" — hangsúlyozta az elnök. A társaság mérlegének a legpozitívabb pontja a TGV forgalomba állítása, amelynek az eredményei továbbra is várakozáson felüliek. Így például a *Párizs—Sud-Est vonal forgalmának nyeresége 20 százalékkal haladja meg az előirányzottat és a szerelvények foglaltsága 61 százalékos, szemben más vonatokéval, ahol az átlag 50 százalék.* Ezek az eredmények, miután a teljes vonalat szeptember végéig üzembe helyezik, valószínűleg tovább javulnak. Ettől kezdve a TGV maximális sebességét 260 km/óról 270 km/ó-ra emelik és jelentősen megnövelik a vonatsűrűséget is.

A francia vasút megújulása tehát elkezdődött s ez egyben a vasutas szakma újraértékelését is jelenti. A fejlődés üteme pedig annál erőteljesebb lesz — ahogyan azt *Pierre Vincent,* az igazgatótanács egyik CGT-s képviselője, a francia vasutas-szakszervezet volt főtitkár-helyettese hangsúlyozta —, *„minél jobban e megújulás résztvevőinek érzik magukat a vasutasok, mert ... a jobban meghallgatott és jól ösztönzött vasutasok nélkülözhetetlen elemei a hatékony műszaki és gazdasági vezetésnek."*

Baranyai Zoltán

Komplex fejlesztési program 2000-ig

A KÖZLEKEDÉS A SZOVJET GAZDASÁG ÉRRENDSZERE

A közlekedés a gazdaság alapja. Az is tény, hogy például Kanada vagy Brazília közlekedési problémái — éppen a méretek miatt — nem azonosak mondjuk Svédország vagy Panama hasonló gondjaival. A szovjet gazdaságban a közlekedés és szállítás különleges szerepet játszik.

Ez a szerep a jelenlegi gazdasági helyzetben még fontosabb jelleget ölt. A közlekedés és szállítás témája elengedhetetlen az energetikában (például a fűtőanyag eljuttatása az ország keleti részében lévő lelőhelyekről a Szovjetunió európai területeire), a mezőgazdaságban (gondoljunk itt a közlekedési útvonalhálózat létrehozásának fontosságára), vagyis gyakorlatilag a gazdaság valamennyi ágazatában.

A közlekedési-szállítási feltételek megteremtésének függvényében foghatnak hozzá a nagy népgazdasági programok megvalósításához. Például Kelet-Szibéria olaj- és gázlelőhelyeinek kiaknázásához, avagy az oroszországi nem feketeföld-övezet átalakításához.

A Szovjetunió népgazdaságának fejlesztésére előirányzott erőforrások minden 10. rubeljét a közlekedésre fordítják. És minden tizedik dolgozót a közlekedésben foglalkoztatnak. Az ország vasútvonalainak hossza 2,8 millió kilométer, vagyis a Szovjetunióban található a világ összes vasútvonalainak 10 százaléka, amelyen viszont az összes vasúti teherforgalom fele bonyolódik. Az Aeroflot légiútjainak hossza majdnem egymillió kilométer. A szovjet polgári légitársaság feladata mind a személy-, mind pedig a nagy távolságokra való teherszállítás. A tehergépkocsiállomány évente 24 millió tonna árut, nyersanyagot, egyéb szállítmányt továbbít. A Szovjetunióban van a világ leghosszabb folyamhajózási hálózata és nagy kapacitású a tengeri flotta is. Az országban folyamatosan épül az egységes csővezeték-rendszer (1982-ben 220 000 kilométer hosszú volt).

Az utóbbi időben a közlekedés a gazdaság szűk keresztmetszetévé vált. Különösen jól érzékelhető ez a vasút példáján, amely a szigorú klimatikus viszonyok uralta területeken a legmegbízhatóbb közlekedési eszköznek bizonyult. 1965—1968 között a 2,7-szeres ipari és az 1,4-szeres mezőgazdasági növekedést 8 százalékos vasútvonal bővítés kísérte. A további kapacitás bővítés lehetetlen a gyökeres rekonstrukció nélkül. *Romlottak a vasút mutatói, lassult a szállítás, növekedett a veszteség a késedelmek miatt.* Az itt bekövetkezett rosszabb helyzet kihatott a népgazdaság más ágazataira. Elegendő, ha megemlítjük a nyersanyagok, a félkész- és késztermékek, a részegységek szállítási késedelméből adódó továbbgyűrűző veszteségeket.

Szükségszerűen jelentkezett tehát a vasút munkájának az átszervezése. Részben azért, hogy eleget tehessen a népgazdasági feladatoknak, másrészt pedig megfelelő módon továbbfejlődhessen. *A tervezőszervezetekben már dolgoznak a 2000-ig kitűzött komplex fejlesztési programokon.* Itt a tudomány és a technika legújabb eredményeit veszik figyelembe. Úgy alakítják ki a jövő közlekedésének arculatát, hogy a legoptimálisabb szállítóeszközökre alapozzák a koncepciót, olyanokra, amelyek elfoglalhatják a hagyományos közlekedés-szállítás helyét és a munka közben figyelmet szentelnek a termelőerők várható területi szóródására is.

Ameddig dolgoznak a programon, olyan intézkedésekkel igyekeznek javítani a helyzeten, amelyek ugyan nem olyan hatékonyak, mint a teljes rendezés, de alkalmasak arra, hogy *„könnyítsenek a vasutasok terhein".* Így például a csővezeték-rendszer lesz hivatott átvenni az olaj- és olajszármazék-szállításokat. Öt esztendő leforgása alatt mintegy 25 millió tonna olajat szállítanak ezek a vezetékek. A tehergépkocsipark 35 millió tonna áru szállítását vállalja. Az új iparvállalatok létrehozásával tovább csökken a szállítandó mennyiségek száma.

A közlekedés szerepe óriási a gazdaságban. Legalább olyan jelentőségű, mint minden egyes ember életében. Hiszen valamennyien naponta utazunk a tömegközlekedési eszközökön, autóbuszon, villamoson, metrón, kirándulunk és hivatalos utakat teszünk az országban. Így tehát a Szovjetunió közlekedési rendszerének további korszerűsítése nemcsak gazdasági, hanem társadalmi jelentőségű is.

Újabb szakaszt adtak át a Bajkál—Amur vasútvonalon

Nemrég adták át rendeltetésének a *Bajkál—Amur* vasútvonal újabb, 27 kilométeres szakaszát, amely a Szeveromujszki hágón halad keresztül. Ily módon elérhető közelségbe került az a vállalás, hogy a jövő év októberében *— az eredetileg tervezett határidőre átadják a 3200 kilométer hosszú vasútvonalat.*

Évente 3—400 kilométernyi vasútvonalat építettek ki. Az ütemet természetesen gyorsítani is lehetett volna, ha nem játszanak közre rendkívüli körülmények, amelyek igencsak megnehezítették a munkát. *Ilyen volt például az óriási hőmérséklet-különbség, amely a nyári +50 fokos melegtől a téli —50 Celsius-fok hidegig terjedt.* Az örök fagy világa, amely különleges technológiai és technikai módszereket követelt. A legfőbb nehezítő tényezőt azonban a kéttucatnyi folyó, a kisebb hegyvonulatok százai jelentették, álltak útját az építésnek. Jellemző a helyzetre, *hogy átlagban egy kilométerenként kellett hidat, alagutat, vízátvezető csatornát építeni.*

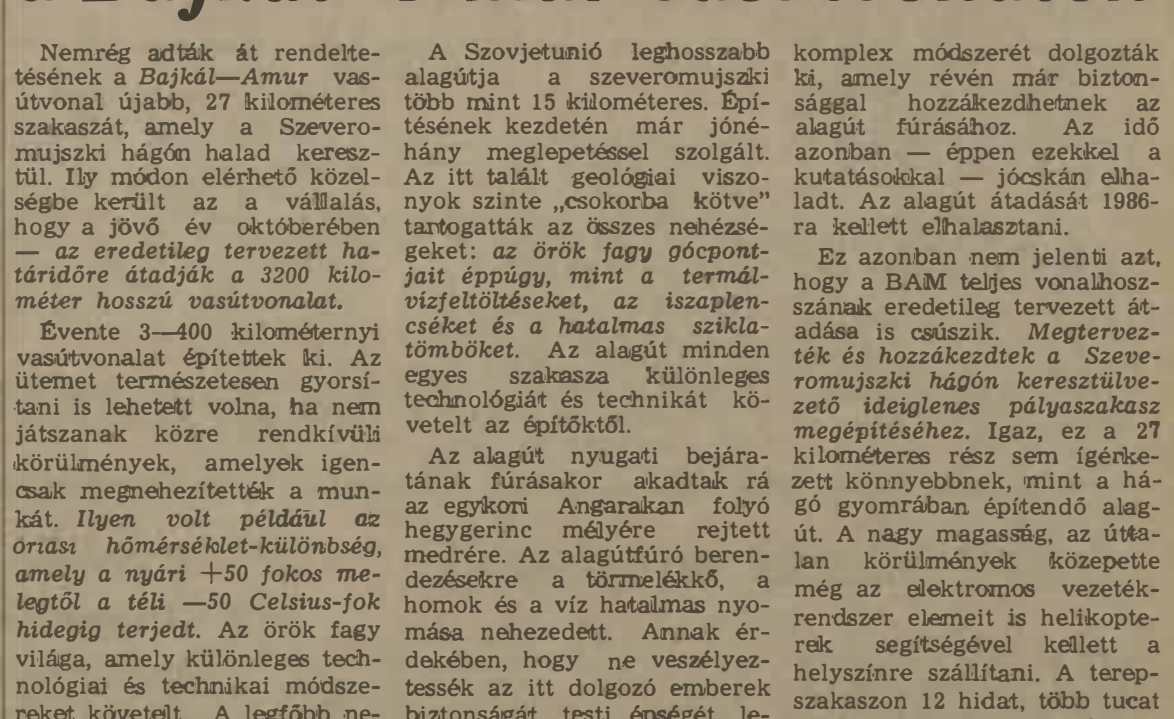
A Szovjetunió leghosszabb alagútja a szeveromujszki több mint 15 kilométeres. Építésének kezdetén már jónéhány meglepetéssel szolgált. Az itt talált geológiai viszonyok szinte „csokorba kötve" tartogatták az összes nehézségeket: *az örök fagy gócpontjait éppúgy, mint a termálvízfeltöltéseket, az iszaplencséket és a hatalmas sziklatömböket.* Az alagút minden egyes szakasza különleges technológiát és technikát követelt az építőktől.

Az alagút nyugati bejáratának fúrásakor akadtak rá az egykori Angarakan folyó hegygerinc mélyére rejtett medrére. Az alagútfúró berendezésekre a törmelékkő, a homok és a víz hatalmas nyomása nehezedett. Annak érdekében, hogy ne veszélyeztessék az itt dolgozó emberek biztonságát, testi épségét, leállították a további fúrásokat. Szívós, kitartó kutatás kezdődött meg abból a célból, hogyan lehet leigázni a természeti elemeket. Az eredmény: a vízmennyiség csökkentésének, a laza talajok megfagyasztásának olyan komplex módszerét dolgozták ki, amely révén már biztonsággal hozzákezdhetnek az alagút fúrásához. Az idő azonban — éppen ezekkel a kutatásokkal — jócskán elhaladt. Az alagút átadását 1986-ra kellett elhalasztani.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy a BAM teljes vonalhosszának eredetileg tervezett átadása is csúszik. *Megtervezték és hozzákezdtek a Szeveromujszki hágón keresztülvezető ideiglenes pályaszakasz megépítéséhez.* Igaz, ez a 27 kilométeres rész sem igérkezett könnyebbnek, mint a hágó gyomrában építendő alagút. A nagy magasság, az úttalan körülmények közepette még az elektromos vezetékrendszer elemeit is helikopterek segítségével kellett a helyszínre szállítani. A terepszakaszon 12 hidat, több tucat vízelvezető csatornát építettek. Az építés során 3,5 millió köbméter földet mozgattak meg.

Az ideiglenes vaspályán már járnak a szerelvények.

Ravilj Biktagirov
APN



A Bajkál—Amur vasútvonal egyik üzemelő szakaszán tehervonat robog

Átadták a BVSC új klubházát

A nemzetközi versenyek rendezésére is alkalmas birkózócsarnok

Május 12-én ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének a BVSC legújabb létesítményét, a Szőnyi úton épült klubházat. Az átadáson jelen volt *Koszorús Ferenc*, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának tagja, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szokán Ferenc*, a XIV. kerületi pártbizottság első titkára, *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese.

Az átadás alkalmából rendezett ünnepséget *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg, majd Szokán Ferenc méltatta az új klubház jelentőségét.

— *A BVSC sportolóinak, szakvezetőinek és Zugló sportszerető lakóinak régi vágya vált valóra* — hagsúlyozta bevezetőjében. — *A mai napon olyan korszerű létesítményt vehetnek birtokba, amelyre valamennyien büszkék vagyunk.* Ezzel véget ért az egyesület életét irányító apparátus vándorlása. A Szőnyi úti sportkombinát egykori felvonulási épületeinek szűkös irodáiból a klub a hazai és nemzetközi hírnevéhez méltó helyre került. Ebben az impozáns épületben lehetőség nyílik a szervezetebb, átgondoltabb elméleti és gyakorlati munkára.

Nemcsak a BVSC-vezető, irányító apparátusának van szüksége erre a létesítményre, hanem a birkózóknak is. Ez a szakosztály, amelyben egykor olimpiai, világ- és Európa-bajnokok nevelkedtek, most olyan körülmények közé került, ahol minden feltétel biztosítva van ahhoz, hogy a nagy elődök nyomdokaiba lépjenek.

Szokán Ferenc és Koszorús Ferenc átvágja a nemzeti színű szalagot
(Koppány György felvételei)

A családias légkör elmélyítéséhez, a klubélet kibontakozásához ideális körülményeket biztosítanak a klubtermek és a földszinten található vendéglátóipari egység.

Szokán Ferenc ezután azokról a szervekről — beruházók, kivitelezők — beszélt, akik a klubház építésében közreműködtek. A tervek a MÁV Tervezőintézetében készültek, a kivitelezést a SZOT műszaki részlege végezte.

Végezetül köszönetet mondott mindazoknak, akik részesei voltak ennek a mintegy 70 millió forint költséggel épült sportlétesítménynek, majd Koszorus Ferenc főtitkárral együtt átvágta a nemzeti színű szalagot.

Az ünnepélyes avatás után a vendégek megtekintették a létesítményt.

Egy raktári munkás hétköznapjai

Józsefváros állomáson két raktárban kezelik a darabárukat. Az I-esben óránként 24,5 mázsát, a II-esben 18,6 mázsát mozgatnak. Az I-es raktárban dolgozik *Dobos József* raktári munkás, szocialista brigádvezető.

Harmincnégy éve tevékenykedik ebben a munkakörben. Életének nagy részét a raktárban, a rakodóponkon, a rampán, a fedett és nyitott kocsik platóján töltötte el. Ládák, rekeszek, göngyölegek, bálák, hordók, konténerek, zsákok veszik körül. A raktárban nyáron hűvös, télen hideg van. *Dobos Józsefet* április 4-én a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki.

— Minden reggel 2 óra 30 perckor kelek és indulok a munkahelyemre — mondja. — Nincs bennem szorongás, hogy aznap sok, vagy kevés lesz-e a munka. Én erre születtem. Szeretem a munkát. Sosem akartam más beosztásba kerülni.

Apja is vasutas volt, az Északi járműjavítóban dolgozott.

— *Naponta 10-14 kocsit kezelünk a brigáddal* — folytatja. — *Mintegy kétezer mázsa árut mozgatunk.* Szükség van a szakismeretre. Mi már csak ránézünk az árura, és azonnal tudjuk, hogy miképpen lehet a legkönnyebben a helyére tenni. Néha százötven kilót is mozdítunk egyszerre. Havonta öt-hatezer forintot keresek. Elégedett ember vagyok. Brigádunk tagjai *(Tóth János, Barna Gyula, Nagy István* és *Pingor Sándor)* régi vasutasok, értik a dolgukat. Úgy élünk és dolgozunk itt, mintha egy család tagjai lennénk. Ebédelni felváltva megyünk, mert első a munka.

Elsőként mindig a leadási kocsikat rakják ki, hogy legyen elegendő üres vagon. Balesetveszélyes a rakodás. Vigyázniuk kell egymásra és az árura is. Néha már sérülten érkezik az áru, eltörött egy szekrény, vagy asztal lába. Ezeket még óvatosabban kell mozgatni. A brigád egy emberként vesz részt a kommunista műszakokban is. Legutóbb öt vagonból rakták ki az árut társadalmi munkában.

— *Hamarosan ötvenöt éves leszek. Néha úgy érzem, elfáradtam. Pedig most már gépek is segítik a munkámat.* Villásemelők, targoncák gyorsítják a rakodást. Mégsem jönnek ide szívesen a fiatalok, mert kevésnek tartják a fizetést. Én Karácsondról járok be dolgozni, sok vasutassal együtt. Megszoktam az ingázást.

Szabó Béla

HÍREK

— **Javult a térvilágítás.** Korszerűsítik a nyíregyházi személy- és teherpályaudvar térvilágítását. Összesen tizenkét, 35 méter magas oszlopon helyeznek el nátriumgőz lámpákat. A szerelést az őszi forgalom megkezdése előtt fejezik be, és ezáltal a két pályaudvaron biztonságosabb lesz majd a munka.

— **Tűzvédelmi vetélkedő.** A záhonyi átrakókörzetben a közelmúltban fejeződött be az üzemi tűzoltó-parancsnokság és az üzemigazgatóság által szervezett tűzvédelmi vetélkedősorozat. A szellemi tornán 49 szocialista brigád öt-öt tagú csapata vett részt. A döntőbe jutott 15 csapat közül az első három helyet a gépesített rakodási főnökség csapatai szerezték meg.

— **Kommunista műszak.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökségen a közelmúltban kommunista műszakot szerveztek, amelyen 18 brigád több mint 280 tagja vett részt. A dolgozók vágánykarbantartást végeztek és csinosították környezetüket. A kommunista műszakért járó 39 ezer forintot társadalmi célokra ajánlották fel.

— **A gyógynövények reneszánsza.** Győrben a Vöröskereszt-szervezet előadást rendezett a gyógynövények használatáról. Az előadást Pörneczy Imréné, a győri Herbaria szaküzlet vezetője tartotta. A résztvevők utána megtekinthették a nagy oktató termekben rendezett kiállítást és vásárolhattak is a gyógynövényekből.

— **Fórum.** A MÁV miskolci KISZ-bizottsága a közelmúltban fórumot rendezett a lakásgazdálkodásról a fiataloknak az új szociális létesítményben, amelynek célja a lakásvásárlással és -építkezéssel kapcsolatos jogszabályok megismertetése volt. A fórumon jelen volt dr. Boholy György, az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának szociálpolitikai csoportvezetője, valamint a városi tanács és az OTP illetékes munkatársa.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A gyékényesi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága 26 nyugdíjba vonuló vasutas tiszteletére rendezett ünnepséget. Zámbó Tibor üzemfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, kiváló munkájukat, majd Kocsis Imre szb-titkár átadta a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Névadó ünnepség.** Pécsett, a Boldogság Házában tíz vasutas gyermekének névadóját rendezte meg a vasutas KISZ-szervezet. Az igazgatóság különböző munkahelyein dolgozó szülőket és a névadókat Paku Lajos, a pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, majd megajándékozták és megvendégelték a meghívottakat.

— **Gyermekrajz-kiállítás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Házban a gyermekrajzszakkör tagjainak alkotásaiból kiállítást rendeztek, amelyet Zentai Gábor igazgató nyitott meg. A kiállítást több szocialista brigád is megtekintette.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828 telefonszámon 18—19 óra között.

Elcserélném Miskolc, Avas-Dél lakótelepen, szép környezetben levő egy plusz két félszobás összkomfortos, nagy erkélyes, 56 négyzetméteres, távfűtéses, II. emeleti lakásomat budapesti másfél szobás, esetleg kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Cím: Riczu Sándorné, Miskolc II., Bokányi D. u. 36. II/5.

Elcserélném Budapest I. kerület, Avar utcai, 53 négyzetméteres, 2 szobás komfortos, földszintes MÁV-bérlakásomat hasonló kisebb vagy nagyobb tanácsi lakásra aktív vasutas dolgozóval, lehetőleg Budán. Érdeklődni lehet a 658-364 telefonszámon.

Elcserélném Zuglóban a filmgyárnál levő komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakásomat (gázkonvektor fűtéssel) a a fentinél nagyobb, utcai, egy- vagy másfél szobás komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-vállalati bérlakásra ha lift nincs, II. emeletig), jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (Bp. VI., Népköztársaság útja 73.). Érdeklődni lehet: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon este 6 óra után.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszobás összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet a 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budafok központjában levő egy plusz két félszobás, 62 négyzetméteres, IX. emeleti, összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat (8 négyzetméteres erkéllyel) budapesti 2 plusz két félszobás összkomfortos vagy gázfűtéses lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi, szövetkezeti vagy OTP-társasház egyaránt érdekel. Zöldövezet, kertes ház előnyben. Érdeklődni lehet napközben a 34-28 vagy 228-487 telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarral szemben levő komfortos, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi félkomfortos lakásra Budapest területén MÁV-dolgozóval. Érdeklődni a délutáni órákban a 330-884 telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném családiház-jellegű kertes budapesti egy szoba hálófülkés, 55 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Horváth, Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út, 10. emeleti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném budapesti egy szoba összkomfortos, 31 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapesten a III., XVII., XVIII. kerületben vagy vidéki hasonlóra vagy másfél, kétszobás lakásra. Cím: Szitás Ferenc, Budapest VIII., Kőbányai u. 18. fszt. 30.

Elcserélném 100 négyzetméteres háromszobás, teljesen felújított, korszerű fűtésű, komfortos, kertes, garázsos budapesti MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Az egyik székesfehérvári is lehet. Érdeklődni 8—17 óráig a 228-819-es telefonszámon.

Halálozás

Május 22-én, 69 éves korában meghalt Csóti István, a vasutas-szakszervezet számvizsgáló bizottságának elnöke. Pályafutását 1932-ben géplakatossegédként kezdte a MÁV-nál. Később különböző beosztásokban dolgozott, revizor, majd 1955-től a vasúti főosztály pénzügyi szakosztályának osztályvezető-helyettese volt 1976-ig, nyugdíjba vonulásáig. A munkásmozgalomban 1945-től vett részt. Több társadalmi megbízatás eredményes teljesítése után 1956-ban választották meg a vasutas-szakszervezet számvizsgáló bizottságának elnökévé. Két év múlva tagja lett a SZOT számvizsgáló bizottságának is. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel is elismerték. Tulajdonosa volt többek között a Munka Érdemérmek és a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatának. Érdemes vasutas volt, a közlekedés kiváló dolgozója.

Csóti Istvánt szakszervezetünk saját halottjának tekinti. Temetése május 31-én 15 órakor lesz a Rákoskeresztúri köztemetőben.

Szakmunkástanulók sportvetélkedője

Az idén ismét megrendezték a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó hat szakmunkásképző intézet sportolói részére *a tanulói alapszervezetek spartakiádját*. A lányok kézilabdában, a fiúk nagypályás labdarúgásban mérték össze tudásukat.

Az érdeklődés a korábbi éveknél is nagyobb volt. A minden szempontból kifogástalan szervezés a vendéglátó 24-es számú *Kilián György Ipari Szakmunkásképző Intézet* oktató és tanuló kollektívájának, valamint *Gerebenics István* főbizalminak köszönhető.

A kétnapos rendezvénysorozat minden igényt kielégített. Délután különböző kultúrprogramokon szórakozhattak a fiatalok. Az egy időben több pályán zajló események figyelemmel kísérését a jó hangosítás is segítette. A hat iskola „ádáz" csatájában mind a fiúk, mind a lányok közül a 405-ös számú, szombathelyi Berzsenyi Dániel iskola lett az első.

Eredmények: Labdarúgás: 1. a 405-ös számú Berzsenyi Dániel Iskola (Szombathely); 2. az 516-os számú Udvari Vince Iskola (Dombóvár); 3. a 24-es számú Kilián György Iskola (Budapest).

Kézilabda: 1. a 405-ös számú Berzsenyi Dániel Iskola (Szombathely); 2. az 516-os számú Udvari Vince Iskola (Dombóvár); 3. Mechwart András Iskola (Budapest).

Jutalmazták a legjobb kapusokat és játékosokat is. A kapusok közül Lovik Magdolna (Dombóvár) és Szedlacsek József (Dunakeszi), a mezőnyjátékosok közül a 18 gólos Wizinger Györgyi (Dombóvár) és a 8 gólos Márkus Gábor (Szombathely) volt a legjobb.

LÖVÉSZVERSENY MISKOLCON

A miskolci vasútigazgatóság MHSZ-vezetősége rendezte az idén a MÁV vezérigazgatója által 1970-ben alapított Felszabadulási vasutas vándorserlegért folyó kispuskás lövészversenyt. A versenyen, amelyet a Csokonai úti lőtéren rendeztek, részt vettek a hat vasútigazgatóság, a vezérigazgatóság és a záhonyi üzemigazgatóság csapatai.

Eredmények: csapatban első a vasúti főosztály, második a miskolci igazgatóság, harmadik a szombathelyi igazgatóság. Egyéniben: 1. *Molnár Géza* (Pécs), 2. *Támadi Mihály* vasúti főoszt.), 3. *Szabó Béla* (Miskolc).

Negyveneggyes névadó a budapesti igazgatóságon

Nem mindennapi névadót tartottak május 17-én, illetve 19-én a budapesti vasútigazgatóságon. *Negyvenegy központi szolgálatnál dolgozó szülő hozta el gyermekét*, hogy a szocialista hagyományok szerint ünnepélyesen bejegyezzék nevüket az anyakönyvbe. A két részletben tartott rendezvényt a párt, a társadalmi szervek, valamint a gazdasági vezetők támogatásával szervezte a KISZ-bizottság.

Az ünnepségen megjelent *Tongori Imre* vasútigazgató, *Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet területi szakszervezeti bizottságának titkára.

A névadó ünnepség részvevőit *Szabó Miklós*, az igazgatóság KISZ-bizottságának titkára köszöntötte, majd *Móri András*, a VIII. kerületi Tanács anyakönyvvezetője hivatalosan is állampolgárrá fogadta az apróságokat. Ezt követően Szabó Miklós a gazdasági vezetők nevében egyenként 500 forintos vásárlási utalványt adott át a szülőknek. Az ünnepség az igazgatóság központi óvodájának műsorával fejeződött be.

(séra)

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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—2469. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. JÚNIUS 13.

Kommunista műszakok

A *miskolci körzeti üzemfőnökségen* áprilisban és májusban kommunista műszakot tartottak, amelyen 2200-an összesen 16 ezer órát dolgoztak a szolgálati helyeken.

A brigádok, munkáscsapatok többek között takarítottak, parkosítottak és a pályaudvarok vágányai közül több száz köbméter szemetet gyűjtöttek össze. Mozdony- és kocsijavítás, valamint vonattovábbítás is szerepelt a kommunista műszakok programjában. A munkálatokért járó *347 ezer forintot* a dolgozók társadalmi célokra, többek között a megyei vértranszfúziós állomás építésére, a vasutasok lakásépítésének támogatására és városfejlesztésre ajánlották fel.

A közút-vasút kereszteződési pontjainak elmúlt évi felülvizsgálata során a szakemberek megállapították, hogy több útátjárónál a belátási háromszög nincs biztosítva. E veszélyhelyzetek felszámolása érdekében szerveztek május közepén kommunista műszakot a *békéscsabai pályafenntartási főnökség* dolgozói. A főnökség 200 dolgozója kettőezer óra alatt harminc útátjárónál biztosította a biztonságos áthaladás feltételeit.

A szabad szombatjukat feláldozó békéscsabai pft-sek munkabérüket — *23 860 forintot* — az igazgatóság lakásépítési alapjára, illetve a főnökségről korábban nyugdíjba vonult idős vasutasok támogatására ajánlották fel.

Női szállóból szociális épület

Rákos állomáson elkészült a korábbi női szállóból átalakított százharmincöt személyes szociális épület, amelyet június 6-án adtak át rendeltetésének. Az egymillió forint költséggel kialakított, 400 négyzetméter alapterületű létesítményben a mosdókon, zuhanyozókon kívül létesítettek egy negyvenadagos melegítőkonyhát is.

Az új létesítmény elkészültével lényegesen javult Rákos állomás dolgozóinak szociális ellátása.

Zalaegerszegi komplexbrigád

Az ország 273 MÁV-Volán komplexbrigádja közül — az elmúlt évi teljesítmény alapján — a negyedik helyet szerezte meg a zalaegerszegi komplexbrigád. A 27 vasutasból és 13 volánosból álló brigád tavaly 230 137 tonna árut mozgatott meg. Csökkentették a késetten kezelt kocsik arányát is. Az elismerő oklevelet és pénzjutalmat május 27-én adták át a brigádnak.

Gyermeknap

A miskolci körzeti üzemfőnökség társadalmi és gazdasági szervezetei május 28-án az új szociális létesítményben gyermeknapot rendeztek. Az egésznapos, gazdag program keretében a gyerekek mesemozit, bábjátékot, bohócműsort láthattak és különböző játékos vetélkedőkön vehettek részt.

A hármas jelszó ma is időálló

Szemelvények Gáspár Sándor előadói beszédéből

Május 28-án az építők székházának kongresszusi termében ült össze a szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozása. A küldöttek között ott voltak a vasutas szocialista brigádok képviselői is, szám szerint 45-en. Közülük *Szepesi József* ferencvárosi dízelmozdony-vezető abban a megtiszteltetésben részesült, hogy az elnökségben foglalhatott helyet.

Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára azzal kezdte beszédét, hogy a VI. tanácskozásra egy igen fontos évfordulón, a szocialista brigádmozgalom születésének 25. évfordulóján kerül sor. A mozgalom eindítóinak őszinte tenni akarása hozta létre, és azóta milliók ügyévé tudta tenni.

A mozgalomnak egyik legnagyobb eredménye, hogy tagjainak cselekvő magatartása természetessé vált, elterjedt, jelen van és hat életünkben, gondolkodásunkban közmegbecsülésnek örvend. A legszebb emberi tulajdonságoknak a hordozói mindig azok a munkásemberek, dolgozók voltak, akik felismerték az egymásra utaltságot. *Ma is azok a legjobb szocialista brigádok, amelyek tisztességgel, józansággal, munkásetikával élnek és dolgoznak.*

Külön is kiemelte a szocialista brigádmozgalom, a munkaverseny fontos szerepét társadalmunk fejlődésében. A munkahelyeken még fellelhető szellemi és anyagi tartalékok feltárásában, hasznosításában minden eddiginél nagyobb feladat hárul a brigádmozgalomra.

A brigádok tenni akarásától is függ, hogy javítsuk a hatékonyságot, a műszaki fejlesztést, a termelékenységet és a minőséget, megteremtsük a munkakultúra magasabb színvonalát. Az elmúlt évtizedekben talán soha nem volt ilyen életbe vágó a munka hatékonysága, mint ma.

A SZOT főtitkára hazánk gazdasági helyzetéről szólva rámutatott: *ebben a helyzetben még inkább szükség van a szocialista brigádmozgalom tevékenységére.* Szükség van a dolgozók alkotó kezdeményezésére. Mindnyájan tudjuk, hogy a szocialista építés lendületessége, eredményessége jórészt attól függ, mennyire válik a dolgozó emberek ügyévé, gondjaink mennyire válnak közüggyé.

A brigádmozgalomnak is fel kell emelkednie a hazánk előtt álló feladatokhoz, hogy a mai igényeknek megfelelően, rugalmasan, hatékonyan és magasabb színvonalon segítse gazdasági és társadalmi céljaink megvalósítását.

A brigádmozgalom megújulásának tartalmi követelménye, hogy előbbre vigye a társadalmat, és az egyes embereket nemcsak a munkában, hanem a szocialista erkölcs, a társadalomért érzett felelősség, a közügyek iránti érzékenység kialakításában, a magasabb szintű műveltség útján.

(Folytatás az 5. oldalon)

VETÉLKEDŐ SZEGEDEN

Ki tud többet a villanymozdonyról?

Ki tud többet a villanymozdonyról címmel rendezett vetélkedőt a szegedi csomóponti KISZ-bizottság május 13-án és 14-én Szegeden. Az első alkalommal rendezett ilyen jellegű vetélkedőn a békéscsabai, a kecskeméti, a kiskunhalasi és a szegedi üzemfőnökségek képviseltették magukat. A kétnapos versengésen a fiatal mozdonyvezetőknek szakmai, politikai, valamint hibaelhárítási gyakorlati ismeretekből kellett számot adniok.

A színvonalas vetélkedőn egyforma ponttal első helyre került a békéscsabai és a kiskunhalasi I. csapat, második lett a kiskunhalasi II., míg a harmadik helyet a szegedi üzemfőnökség fiataljai szerezték meg. Az első három helyen végzett csapatoknak *Tóth Imre* igazgatóhelyettes pénzjutalmat adott át.

G. J.

MISKOLC—KAZINCBARCIKA KÖZÖTT

Átadták a villamosított vonalszakaszt

Május 30-án, tíz óra negyven perckor indult Kazincbarcikáról Miskolcra az első villanymozdony vontatta szerelvény. A villamosított vasútvonal ünnepélyes átadásán megjelentek a beruházás és kivitelezés irányítói és a miskolci igazgatóság vezetői is.

Hernádi István vasútigazgató beszédében hangsúlyozta, hogy a környékre települt nagy ipari központok: a BVK, a hőerőmű, a szénosztályozó, a Sajószentpéteri Üveggyár és a bányák rendkívüli mértékben megnövelték a személy- és teherszállítással szembeni követelményeket, ezért halaszthatatlanná vált a vasút korszerűsítése.

A Nemzeti Bank 38.5 millió forint hiteléhez a MÁV 11 milliót adott és így kezdődhetett el 1982. június 14-én, a villamosítás. A korszerűsítés határidőre, költségkereten belül készült el. A szerelők 22 kilométer vonalvezetéket és három állomáson további 15 kilométer hosszúságú villamosítást végeztek el. A beruházás két és fél év alatt térül meg, mert a villamosítással évenként 15 millió forint értékű gázolajat takaríthatnak meg.

Az eddigi négy — Miskolc és Kazincbarcika között közlekedő — vonatpár helyett most már naponta kilenc vonatpár viszi az utasokat, és nem lesz szükség mozdonycserére sem a sajóecsegi állomáson, ami elsősorban a vegyigyárak szállítási feladatait könnyíti majd. A gyors vonalkorszerűsítés lehetővé teszi Kazincbarcika és Miskolc között az elővárosi forgalom lebonyolítását.

Az ünnepség végén *Hernádi István — Maráz Béla* és *Csárádi János* szakosztályvezetők jelenlétében — átvágta a nemzeti színű szalagot, és a szerelvény elindult Miskolcra.

Hernádi István vasútigazgató átvágja a szalagot
(Szatmári János felvétele)

Javítják az órát a Keleti homlokzatán

A két alpinista munka közben
(Wormser Antal felvétele)

A Keleti pályaudvar homlokzatán levő, több mint hárommétereres számlapátmérőjű óra szerkezetének alkatrészei megkoptak, a számlapjáról lepergett a festék és a mutatók neoncsövei is halványan világítottak már. A városkörnyék egyik jelképének is tekinthető időmérőt *a Keleti óraközpontjának szakemberei felújították.*

A rekonstrukció során a számlap megtisztítása, illetve festése igérkezett a legkritikusabbnak. Erre a célra felhasználható hidraulikus állvány nem bizonyult alkalmasnak, mert a födém nem bírta volna el a súlyát. Maradt a hagyományos állványozási mód, amelyet külső cég 50 ezer forintért vállalt volna el.

A MÁV illetékesei felkeresték a K 2 Ipari Hegymászó Gazdasági közösséget, amely 15 ezer forintot kért ezért a munkáért úgy, hogy még festéket is adott. Az óra így nemcsak kevesebbe került, de hamarabb is elkészült, a munkaközösség két bátor fiatal alpinistája, *Makray Ferenc* és *Valkó Béla* keze nyomán.

A Keleti órája június 10-től ismét mutatja a pontos időt.

S. R.

OKTÓBERTŐL MÁJUSIG

Ezerötszáz nyugdíjas pihent az időszakos szociális gondozókban

Hét-, illetve nyolchónapos üzemeltetés után ismét lezárult egy idény a *balatonfüredi* és *vonyarcvashegyi* idoszakos szociális gondozókban. Ebben az idényben 1510 nyugdíjasnak szereztek egy-egy hónapon át sok-sok örömet, biztosítottak gondtalan életet.

A gondozásban részt vevők hónapról hónapra megelégedéssel távoztak, hisz mindkét helyen megfelelő színvonalú ellátásban részesültek, kulturált körülmények között tölthették idejüket. A vasút-egészségügyi szogálat dolgozói is elismerésre méltó munkával járultak hozzá az időszakos szociális gondozás eredményességéhez.

A tapasztalatok a gondozás létjogosultságát igazolják. Az igények azonban most is meghaladták a lehetőségeket. Ez nem is csoda. A 36 ezer 2000 forint alatti nyugdíjas számát figyelembe véve, a lehetőségek ténylegesen szűkösek, korlátozottak. Éppen ezért szükséges, hogy a beutalásra javaslatot tevő szakszervezeti szervek, bizalmiak, nyugdíjas szervezetek, a jövőben körültekintően járjanak el, s a ténylegesen rászorultakat javasolják. Arra is ügyelniük kell a beutalást végzőknek, hogy egy-egy személynek minden évben nem tudják biztosítani a lehetőségeket. Éppen ezért alap- és területi szerveinknek jobban meg kell ismerni az időskorúak helyzetét, körülményeit. El kell jutni minden idős emberhez. Ne feledjük: *a rokkant és idős emberekkel való törődés nem kampány, hanem állandó feladat.*

ÍTT A NYÁR!

Június 16-án kezdődik a vállalati gyermeküdültetés

Itt a nyár, hamarosan megkezdődik a vakáció is! *Június 16-án pedig a balatonkenesei üdülő fogadja a beutalt vasutas gyerekek első csoportját.*

Az elmúlt esztendőben *Balatonkenesén, Kőszegen* és *Bodrogolasziban* összesen 3400 gyerek üdülhetett, SZOT-üdülőkben pedig 1372-en pihenhettek. Külföldön (Olaszországban, Ausztriában, az NDK-ban, a Szovjetunióban és Lengyelországban) csereüdülés keretében majdnem kétszázan nyaralhatnak évente.

A gyermekbeutaló jegyek iránt változatlanul nagy a kereslet. A vasutas-szakszervezet — a lehetőségek határain belül — igyekszik a gyermeküdültetés színvonalát emelni, hogy a beutaltak valamennyi üdülőben kellemesen érezzék magukat. Az idén Tatán is lehetőséget teremtettek üdültetésre. A ligetes, festői környezetben négy turnusban összesen 800 vasutas gyerek üdülhet. *Ezen a nyáron tehát vállalati üdültetésben az eddiginél több (3650) gyerek vehet részt.*

Külföldön 196-an, SZOT-beutalóval pedig 1461-en üdülhetnek.

A bizalom alapfeltétele a jó mozgalmi munkának

BESZÉLGETÉS MARKÓ BARNA SZB-TITKÁRRAL

Markó Barnát, a miskolci pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának titkárát évek óta ismerem. Ha emlékezetembe idézem, mindig úgy jelenik meg előttem, mint akinek sok ugyan a munkája, de játszi könnyedséggel végzi. Eleinte azt hittem, hogy a hosszú idő alatt felgyülemlett tapasztalat tette rutinossá, s aztán meggyőződtem egyébről is.

Nemrégiben csak róla beszélgettünk. Persze nem tagadta meg önmagát. Néhány perc után már kérnem kellett, hogy ne a többiekről, hanem magáról szóljon.

Szerény ember

— *De hát mit érek én egyedül, a többiek nélkül* — nézett rám csodálkozva, s aztán már meg sem kíséreltem visszakalauzolni a saját világába. Amikor egy adat pontosításáért a szomszéd szobába indult, egy villanásnyi időre a kilincsen felejtette a kezét: — *nagyon kérem, ne engem dicsérjen.*

Tudom, hogy őszintén mondta. Komolyan gondolta azt is, hogy a *Szakszervezeti Munkáért arany fokozat,* amelyet ez év május 1. alkalmából kapott, csak jelképesen az övé. Többször is hangsúlyozta: az elismerés méltán megilleti mindazokat, akikkel együttműködik, és azokat az embereket, akik érdekében cselekszik.

— *Ilyen kollektíváért érdemes dolgozni* — jelentette ki egyszerűen, s a rövid csendben elmélázó tekintetéből arra következtettem, hogy gondolatban — mint annyiszor — ismét az emberek között járt.

Tapasztaltam már, hogy mit jelent a látogatása. Utaztunk együtt hosszú kilométereket, hogy hepe-hupás „zötykölődés" után, kezet szoríthasson a pályán dolgozókkal:

— Mi újság, emberek?

A tekintetekben nem bújkált a kérdés, mit keres itt az szb-titkár? Ellenkezőleg. *Megszokták, hogy gyakran megjelenik közöttük, és a munka, az egészségi állapot, a problémák iránt érdeklődik.* Saját bevallása szerint a heti kéthárom szori kiutazást a világért sem mulasztaná el, mert „két közvetlen szó többet ér, mint egy vaskos jelentés". Igaz, a felesége többször is megjegyezte már, hogy a munkahelyre kellene költöznie, annyit van távol otthonról, no de ez csak amolyan asszonyi zsörtölődés. Markó Barna úgy véli, hogy a megértő családi háttér szerepéért, az elismerésből egy rész a feleséget is megilleti.

Már 18 éve?

A beszélgetés közben régmúlt időkben kalandoztunk. Amikor azt számoltuk, mikor lett függetlenített szb-titkár, hitetlenül nézett rám: *már tizennyolc esztendeje?* Úgy elrepült az idő, hogy észre sem vette. Pedig volt néhány emlékeztető esemény. A múlt év szeptemberében például vendégül látták az 1960-ban nyugdíjba vonult munkatársakat. A nyolcvankét éves kedves kis öregek visszahozták Markó Barna fiatalságát.

— Emlékszel? — kérdezték többször is, s ő nem győzte felelni: — már hogyne emlékeznék.

Lehet-e felejteni a vasúti pályakezdés izgalmas napjait? Azt az időszakot, amikor dönteni kellett, hogy milyen irányba induljon szakmát szerezni. Bár legszívesebben hentes és mészárosnak tanult volna, a körülmények úgy hozták, hogy — a család többi tagjaihoz hasonlóan — vasutas lett. Huszonnyolc esztendővel ezelőtt, annál a szolgálati főnökségnél kezdte, ahol ma is dolgozik. Csak a munkaköre változott. 1955-ben fizikai munkásként állt szolgálatba, s alig vette észre magát, máris a mozgalom sűrűjében volt. *Egy év múlva szakszervezeti bizalmi, majd műhelybizottsági tag, később titkár.* Az egymást követő tisztségviselői tanfolyamokon és a mindennapi életben csakhamar több irányból is érzékelte: mit jelent a közösségért dolgozni. *1965. márciusban, a miskolci pályafenntartási főnökségen első ízben választották függetlenített szb-titkárnak,* és saját szavait idézve, „ezt a megtisztelő feladatot" azóta is ellátja. S hogy dolgát jól teszi, bizonyság erre az emberek bizalma és a felsőbb szervek elismerése. Hosszú évek óta aktív tagja a területi szakszervezeti bizottságnak, és 1980-tól a miskolci vasutas pártbizottságnak is.

Az elmúlt években több értekezleten ültünk már együtt. Tanúja lehettem annak a közvetlen, emberi kapcsolatnak, amely a pályafenntartási főnökség vezetői és beosztottjai között kialakult, s a hozzászólásokban is megmutatkozott. Az őszinte beszédre az emberek mindig biztatást kaptak, és éltek is a lehetőséggel. *Markó Barna leghatásosabb módszere kezdettől fogva a nyíltság, őszinteség.* Még akkor is, ha kedvezőtlen fordulatokat kellett bejelenteni, vagy hibás döntéseket módosítani. Közel húszesztendei függetlenített pályafutása alatt, volt példa erre is, arra is. Ma már persze nem az esemény, hanem a tanulság a fontos. Azt például jól megjegyezte, hogy többet ér a rossz vezetői határozatot visszavonni, mint végrehajtásához tekintélyféltésből ragaszkodni. Erre saját tapasztalatai szolgáltak bizonyságul. Előfordult, hogy éjszakába nyúló tanácskozás után kellett a kollektíva előtt bevallani: *emberek, tévedtünk.* S ez, bár kényelmetlen, de becsületes dolog volt — és az őszinte szó — tekintélyrombolás helyett — inkább a bizalmat növelte.

Voltak nehézségek

A bizalom alapfeltétele a jó mozgalmi munkának. Enélkül nem lehet nehéz helyzetet megértetni, közös érdekeket szolgáló döntéseket elfogadtatni, mozgósítani, fegyelmet tartani. Mióta Markó Barna szb-titkár, a miskolci pályafenntartási főnökség belső életében is volt néhány „nehéz helyzet". A hetvenes évek elején például megindult az átszervezés, az ó- és újmiskolci pft-főnökség összevonása, amely nemcsak a létszámot és a területet növelte, hanem a felelősséget is. Aztán az üzem- és munkaszervezés további folyamatában, a miskolci ÉHF és az üzemfőnökség megalakulása, a hidasi felépítményi szakasz átcsatolása más pft-főnökséghez, *elvitte a létszám ötven százalékát, a vágánykilométer viszont alig tíz százalékkal lett kevesebb.* A területen tehát az emberek még szétszórtabban dolgoznak, nagyobb energia szükséges a kapcsolatok erősítésére, a közvetlen tapasztalatok szerzéséhez is.

A munkában jó partnerek a gazdasági vezetők, segítőtársak a szakszervezeti tisztségviselők. Módszertani kérdésekben természetesen vannak élénk viták, olykor heves szóváltások is, de „*az a nagyszerű, hogy a közös célért mindenki tenni akar*". Márpedig ha akarat van, könnyebb legyőzni az akadályokat is, amelyek sokszor rajtuk kívül álló okok miatt nehezítik a feladatok végrehajtását.

Markó Barna hatszoros kiváló dolgozó soha nem szerette a nagy szavakat. Ezért is fordult elő, hogy amikor a Szakszervezeti Munkáért oklevél és ezüst fokozat után, most május 1-én megkapta az arany fokozatot, a pályafenntartási főnökség kollektívájának szíve szerint, csak ennyit mondott: *a közös munkáért — köszönöm, emberek.*

Pálinkás Katalin

Nem kell aggályoskodni

Szentesi bizalmiak új szerepben

A Minisztertanács és a SZOT Elnökségének 1982. évi 1049. számú együttes határozata szabályozza a munkahelyi demokrácia egyes kérdéseit.

A szentesi építési főnökség gyorsan reagált az együttes határozatra. Az igazgató, az szb-titkár és a párttitkár együtt kereste fel a főnökség valamennyi munkahelyét. A munkahelyi vezetőkkel, szakszervezeti bizalmiakkal és a dolgozókkal közvetlenül megbeszélték a termelési feladatokat, a munkahelyi gondokat és minden egyéb kérdést, amely a dolgozókat foglalkoztatja. Ezek a beszélgetések a vezetők és vezetettek közötti bizalom alapjait erősítették és rendkívül kedvező fogadtatásra találtak a dolgozók széles körében.

Az együttes határozat többek között azt is kimondja, hogy a dolgozók közösségének képviselőit véleményezési jog illeti meg a vezetés minden szintjén a vezetők éves tevékenységének a megítélésében. Ebből adódik: *a munkahelyi demokrácia megnövekedett szerepében még nagyobb feladatok hárulnak a szakszervezeti bizalmiakra.*

Lépéselőnyben

Vannak aggályoskodók, akik még nem tartják megérettnek a feltételeket arra, hogy a bizalmiak kifejezzék csoportjuk véleményét közvetlen vezetőikről.

Nógrádi Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára optimista a munkahelyi demokrácia továbbfejlesztésével kapcsolatban:

— *Azt hiszem, hogy mi lépéselőnyben vagyunk, mert a legutóbbi szakszervezeti választáson bizalmi testületünk megújult.* Bizalmiaink ma már rátermettebbek a mozgalmi munkára és érettebbek a feladatok elvégzésére, mint korábban, Szervezeti életünkben az is öröm, hogy tisztségviselőink képesek egy-egy kérdésben mérlegelni a legjobb megoldást.

— Ahol az élet minden területén megvan az élő, mindennapi kapcsolat a vezetők és vezetettek között, ott nem okozhat gondot az őszinte vélemény. Ott, ahol a vezető elfogadta a tisztségviselőket partnernek, egészségesen fejlődik a munkahelyi demokrácia és a fejlődés már megelőzte a Minisztertanács és a SZOT együttes határozatát. Ám, ahol fehér folt van a partnerkapcsolatban, ott nem lehet tartalmas a munkahelyi demokrácia, és nagy feladatokat jelent az együttes határozat érvényesítése.

A bizalmiak munkájának új arculatát ismertük meg, amikor Szentesen, kísérleti jelleggel, a bizalmiak két munkahely vezetőjének 1982. évi tevékenységéről mondtak véleményt a szakszervezeti tagság előtt.

Elismerés a tagságtól

Először az építési főnökség szentesi *Karbantartó szakaszán* hangzott el *Patkós József* bizalmi beszámolójában csoportjának a véleménye *Székely Antalról,* a munkahely vezetőjéről.

A bizalmi előzetesen a szakszervezeti tagsággal pontosan körülhatárolta a már kialakult véleményeket, s azt mondta el. *Székely Antal munkahelyi vezető megfelelő elismerést kapott a szakszervezeti tagságtól.* A bizalmi beszámoló árnyaltabb fogalmazásával szemben a hozzászólók nyersebben, de nem sértő módon mondták el észrevételeiket. Szóba került, hogy szükséges a jobb munkaelosztás, a munkahelyi fegyelem szigorúbb betartatása és a többletmunkával arányosabb jutalomelosztás. Az észrevételekből a pozitív vezetői vonások is kitűntek. Sokra értékelték, hogy a munkahelyi vezető szoros kapcsolatot tart fenn a *Vosztok* szocialista brigáddal és ott van a dolgozókkal együtt a társadalmi munkákban.

A *városföldi építésvezetőségen* az építésvezető, *Tóth Tibor* tevékenységéről mondta el *Kovács Ottó* hegesztő szakmunkás, főbizalmi a dolgozók véleményét.

Megalapozott vélemények

Megállapította, hogy az építésvezető rendkívül energikus, nem ismer kis és nagy dolgok között különbséget, minden fontos, ami megoldásra vár, sokat tesz a munkahelyi körülmények javításáért és a fizikai létszám növeléséért. A jó emberi kapcsolatok révén stabil létszámmal végezhetik termelő munkájukat. Tóth Tibor vezetői tekintélyével egységes munkahelyi közösséggé kovácsolta a sínhegesztőket és a pályamunkásokat. *Az italozóknak Városföldön nincs élettere.* Az építésvezető támaszkodik a szocialista brigádokra, részt vesz a brigádmozgalom eseményeiben és ott van a közös programokon. Tóth Tibor a balesetek megelőzéséért is sokat fáradozott, de nem elég szigorral követelte meg az óvó rendszabályok betartását.

Kovács Ottó főbizalmi az előterjesztett véleményezésben öt bizalmi csoport megállapításait összegezte. A dolgozók véleménye az volt, hogy ami elhangzott az építésvezető tevékenységéről, az helytálló Tóth Tiborra.

A két kísérleti jellegű vezetői véleményezésnek a tapasztalatai azt mutatják, hogy a vitában felszínre kerülnek helyi kérdések is, amelyekben rögtön közmegelégedést keltő intézkedéseket lehet tenni.

Kovács Ottó főbizalmi és Patkós József bizalmi jól mutatkozott be a tisztségükkel járó új feladatban.

Fogas Pál

Nőfelelősök levelező oktatása

A pécsi igazgatóság területén 3208 nő dolgozik, 63 százaléka fizikai állományban. *Bátor Béláné,* a pécsi területi szakszervezeti bizottság nőbizottsága szervezésében levelező továbbképző tanfolyamot indítottak 19 nőfelelős részére. A tanfolyamot *Halmay Árpád* tszb-titkár nyitotta meg, majd a területet jól ismerő szakemberek előadásaiból ismerkedhettek meg a hallgatók a nők egészségügyi helyzetének alakulásával, a családvédelemmel kapcsolatos feladatokkal. *Fényes József* vasútigazgató az igazgatóság gazdasági célkitűzéseit ismertette a termelés, munkaerőgazdálkodás, ezen belül a nők foglalkoztatása és bérgazdálkodás függvényében.

A továbbképző tanfolyam május 24-én zárult, ahol a hallgatók számot adtak az elsajátított anyagból. A vizsgadolgozatok alapján értékelték a hallgatók munkáját, és a legjobbak könyvjutalomban részesültek.

Krajczár Antal
Dombóvár

A centenárium jegyében

Nyugdíjas-találkozó Mezőhegyesen

A volt Arad—Csanádi Egyesült Vasutak 1883. május 20-án nyitották meg az Újszeged—Makó—Mezőhegyes Battonya, illetve Mezőhegyes—Kétegyháza vasútvonalat. A vasútcentenárium rendezvénysorozata keretében *május 16-án Makón, majd másnap, 17-én Mezőhegyesen nyugdíjas-találkozóra került sor.*

A mezőhegyesi találkozóra közel harminc idős vasutas jött el, olyanok, akik valamikor szolgáltak a jubiláló vasút vonalain. A meghitt, baráti hangulatú találkozó részvevői feleleventették a régi emlékeket, szolgálatuk egy-egy emlékezetes pillanatát. Az egész napos találkozó kiemelkedő eseménye volt *Lovas Gyulának,* a GySEV vasúttörténészének a *Fanyompályától a villamosmozdonyig* címmel nosztalgiát idéző filmösszeállítása. A találkozó jó alkalom volt arra is, hogy a múlt felidézése mellett az idős emberek betekintést kapjanak a vasút mai világába, mindennapos munkájába.

Képünkön: *a találkozó részvevőinek egy csoportja.*

(Nagy József felvétele)

Jogsegélyszolgálat Pécsett

A pécsi területi szakszervezeti bizottság jogsegélyszolgálata népszerű a vasutasok körében. Bizonyítják ezt a statisztikai adatok is. 1976-ban például 135, 1980-ban 339 és 1982-ben már 483 volt az iktatott ügyek száma.

— Tavaly a csaknem félezer ügyből 209 munkajogi, 111 polgárjogi és 60 családjogi vonatkozású volt — tájékoztat *dr. Garainé dr. Kovács Júlia,* a jogsegélyszolgálat vezetője. — A nyugellátással kapcsolatban 32-en kértek tanácsot, felvilágosítást.

— *Mi a jogsegélyszolgálat feladata?*

— Alapvető feladat a jogi tanácsadás és felvilágosítás a munkaügyi és társadalombiztosítási ügyekben, szükség esetén a dolgozók jogi képviseletének ellátása bíróságok, hatóságok előtt. A szolgálat az ügyek szakmai előkészítésével segíti az eredményes intézkedést és tanácsadó tevékenységével csökkenti a bíróságokra háruló feladatokat. Az is célunk továbbá, hogy például egy-egy szolgálati helyen kirobbant munkaügyi vitát közvetlen jogi segítséggel — az egyéb hivatalos eljárásokat megelőzve — juttassuk nyugvópontra.

— *Előfordulnak vélt sérelmek is* — folytatja. — Ilyenkor a dolgozóval meg kell értetni, el kell fogadtatni a számára kedvezőtlen tényt is. Gyakran mi megyünk a vasutasok közé, *hiszen egy-egy üzemfőnökség területén kihelyezett fogadónapot tartunk.* Sokan kérnek ilyenkor tanácsot, felvilágosítást. Ennek gazdasági haszna is van, mert nem kell a dolgozónak szabadságot kérni és az ügyintézésért fizetni.

— Mondana néhány példát a jogsegélyszolgálat eredményes közreműködéséről?

— Sok olyan jogi esetet lehetne felsorolni, amely közbenjárásunkra a dolgozó panaszának orvoslásával zárult. Megemlíthetem annak az embernek az ügyét is, aki közúti baleset során vesztette el egyik szemét. A bíróság végül 150 ezer forint (nem vagyoni) kártérítést ítélt a dolgozónak.

Eredményesen zárult az a munkaügyi per is, amely egy vasutas elbocsátásával kezdődött. A fiatalembert az üzemfőnökség vezetője bocsátotta el, ezt a munkaügyi döntőbizottság jóváhagyta. A jogsegélyszolgálat az ügyben keresettel fordult a munkaügyi bírósághoz. Ott bizonyítani tudtuk, hogy az elbocsátott dolgozó munkájával a közvetlen szolgálati vezetők elégedettek voltak, soha nem volt figyelmeztetve, vagy büntetve. A munkaügyi bíróság visszahelyezte a dolgozót munkakörébe.

A pécsi jogsegélyszolgálat dolgozói türelemmel, hozzáértéssel, a szó igaz értelmében szolgálják a vasutasok érdekeit, segítik az eligazodást a jogi ügyekben.

— b —

Fazekas Lajos

A FÁK MUZSIKÁJA

A szél megpendít
egy kis ágat
majd egész erdők
muzsikálnak.

Télen félelmes
ez a zene.
Illatot hoz a
tavasz szele.

Gyümölcsöt ringat
a nyári szél.
Az őszben pilléz
a falevél.

A szél megpendít
egy drótszálat,
s a sürgönypóznák
muzsikálnak.

Több pénz szociális célokra

A vasutas biztosító egyesületek közgyűlése

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete május 28-án tartotta közgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A vasutasok szakszervezetét *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára, a MÁV Vezérigazgatóságot *dr. Ács Imre*, az igazgatási és jogi szakosztály vezetője képviselte.

Az 1894-ben alapított szervezetet a vasúti utazószemélyzet hozta létre az önsegélyezés biztosítására. *Ma 160 ezer vasutas, nyugdíjas és ezek családtagjai alkotják az egyesületet.*

A vezetőség beszámolt arról, hogy az utóbbi öt évben a bevétel — kizárólag a tagdíjakból — *110 millió forintot tett ki.* Szociális szolgáltatások — házassági, születési, betegségi, baleseti, nyugdíj-, temetési segély folyósítása, a budapesti vendégszobák és a kedvezményes üdültetés biztosítása — révén *visszajuttattak a tagoknak 87 milliót.* A különbözetet beruházásra, felújításra, beszerzésre és ügyviteli költségek fedezésére fordították.

A balatonfüredi üdülőkben, a rendszeres fejlesztés következtében, ma már — pótágy nélkül — egyidejűleg 230 vendéget helyezhetnek el. A vasutas-szakszervezettel kötött szerződésnek is köszönhetően *öt év alatt több mint 15 ezer felnőtt és 1200 gyermek pihenhetett a tó partján.* A szervezet működése kellő mértékben segíti a szociálpolitikai célkitűzések megvalósítását.

A tisztújító közgyűlés megválasztotta az egyesület vezető testületét; *dr. Földesi József* és *Tóth László* személyében az ügyvezető elnököt, illetve az elnököt.

★

Ugyancsak május 28-án tartotta a 102 éves múltra visszatekintő, 30 ezres taglétszámú Mozdonyvezetők, Vasútüzemi Dolgozók Biztosító és Segélyező Egyesülete küldött közgyűlését, budapesti székházában.

Az egyesület hároméves tevékenységéről *Nagy Lajos* ügyvezető elnök számolt be. A takarékos gazdálkodás — mondotta — lehetővé tette, hogy a pénzügyi mérleg eredményesen záruljon és a vagyon gyarapodjék, holott újabb segélyeket is bevezettek. *Az egyesület vagyona 1982 végén 30 millió forint volt.* Rendkívül népszerű a tagok körében a korszerűsített hajdúszoboszlói és a balatonkenesei üdülő, amelyekben tavaly 12 ezer üdülési napot töltöttek a beutaltak.

Az eddigi eredmények biztosítékot nyújtanak a Mozdonyvezetők Egyesülete további sikeres munkájához.

A Vasutas Biztosító Egyesület június 5-én, a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartotta közgyűlését. A tanácskozáson megjelent *Koszorús Ferenc* főtitkár is.

Az egyesület választmányának az elmúlt öt évről szóló összefoglaló jelentését *Molnár László* ügyvezető elnök ismertette a résztvevőkkel. Kiemelte, hogy erre az időszakra esett a hévízi gyógyüdülő építése, amelyet 1979. november 2-án adtak át. A gyógyüdülő azóta kifogástalanul üzemel. A beutaltak 65 százaléka idős, nyugdíjas tag. Sajnos a téli időszakban az üdülő kapacitása nincs kihasználva.

Az ügyvezető elnök ezután javasolta a közgyűlésnek a tagdíjak felemelését, hogy több szociális segélyt tudjanak adni az arra rászorulóknak. A tagdíjemelésből befolyt összeg 85 százaléka felemelt juttatásokon keresztül visszakerül a tagokhoz. A megemelt magasabb tagdíjak, valamint a kibővített szociális segélyek 1984. január 1-től lépnek érvénybe.

A közgyűlésen felszólalt Koszorús Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára is. Beszédében többek között az egyesületek szerepét hangsúlyozta a szociális tervek megvalósításában.

Magyar—bolgár barátsági hét Szegeden

Harmincnyolc esztendővel ezelőtt, 1945. május 9-én fejeződött be az emberiség történetének eddigi legpusztítóbb, legborzalmasabb vérontása, a második világháború. Az évfordulóhoz kapcsolódva május közepén *magyar—bolgár barátsági hetet rendeztek Szegeden.* Ennek kiemelkedő eseménye volt az a békenagygyűlés, amelyet a Hazafias Népfront Szeged városi bizottsága és a szegedi igazgatóság rendezett május 20-án a vasutas művelődési házban.

Kulcsárné dr. Kiss Piroska, a népfront Szeged városi bizottságának titkára köszöntötte a megjelenteket, a vendégeket, köztük *Boncso Mitevet*, a Bolgár Népköztársaság budapesti rendkívüli és meghatalmazott nagykövetét, *Ivan Pejkovszkit*, a Bolgár Kulturális és Tájékoztató Központ igazgatóját, továbbá *dr. Koncz Jánost*, a Csongrád megyei pártbizottság titkárát, *dr. Székely Sándort*, a Szeged városi pártbizottság titkárát, *Bányainé dr. Birkás Máriát*, a Szeged megyei városi tanács elnökhelyettesét.

Ezt követően *Lovász Lázár*, az MSZMP Csongrád megyei Bizottságának tagja, az igazgatóság vezetője mondott beszédet. Előadásának első részében visszatekintett a második világháborút követő évekre, a hidegháborús időszakra, majd az azt követő évek politikai légkörére. Szólt a világot fenyegető háborús veszélyről, az Egyesült Államok fegyverkezéséről, s méltatta a Szovjetunió és a szocialista országok békepolitikáját, a veszélyhelyzetek felszámolására tett intézkedéseit. A magyar—bolgár barátságról szólva megemlékezett a két nép történelmi múltjáról. A mai kapcsolatról többek között elmondotta:

— *Az elmúlt ötéves tervidőszak alatt a két ország közötti árucsereforgalom értéke meghaladta az 1 milliárd rubelt.* Nézetazonosságunk és cselekvési egységünk megnyilvánulásának széles skáláján igen fontos helyet foglalnak el a bolgár—magyar kulturális kapcsolatok is. A Budapesten 1947-ben aláírt első kulturális megállapodás után egymást követik az újabb szerződések, amelyek lehetővé teszik, hogy a tudományos és műszaki irodalmi, színházi, filmművészeti és zenei kapcsolatok egyre nagyobb mértéket öltsenek. Az évek során kulturális együttműködésünk formái is gazdagodtak — kulturális heteket rendezünk a két fővárosban, kulturális napokra kerül sor a vidéki városokban, kiállításokkal emlékezünk meg a bolgár államalapítás, valamint Bulgária és Magyarország felszabadulásának évfordulójáról, stb. — s ezek mindkét népet segítik egymás jobb megismerésében, egymás szellemi és művészeti értékeinek átvételében.

Boncso Mitev megköszönte a bolgár—magyar barátsági hét Csongrád megyei eseménysorozatának sikeres megszervezését, amely méltó folytatása volt a nemrégiben Budapesten megrendezett szófiai napoknak. Emlékeztetett arra, hogy a bolgár nép május 24-én ünnepli az 1100 éves szláv írásbeliség napját, amikor is az írott szó megteremtőinek — *Cirillnek* és *Metódnak* — tisztelegnek. Hangsúlyozta, hogy az országaink közötti barátság egészségesen fejlődik, bővül az együttműködés a gazdaság, a kultúra és az idegenforgalom területén is.

A bolgár nagykövet felszólalását követően színvonalas művészi műsorra került sor, amelyben felléptek a „Koteli" Népzenei Szakközépiskola együttese, valamint a DÉLÉP ifjúsági tánckara.

G. J.

EMLÉKLAP — BÉKEMUNKÁÉRT

A záhonyi területi szakszervezeti bizottság a partner gazdasági és társadalmi szervezetekkel együttműködve kiemelkedő munkát végez annak érdekében, hogy a szomszédos szovjet és csehszlovák vasutasokkal elmélyítsék a baráti kapcsolatokat. A szomszédos országok vasutasainak politikai, kulturális, sportszervezetével kialakult delegációcserék, a szállítási feladatok teljesítését elősegítő szakmai párbeszédek rendszeressé váltak az utóbbi években.

Ezt az internacionalista munkát ismerte el az Országos Béketanács, azzal az emléklappal, melyet a minap területi szakszervezeti bizottsági ülésen adott át *Verba Ferenc* titkárnak *Bódis Imréné*, az Országos Béketanács tagja, a Szabolcs-Szatmár megyei SZMT munkatársa.

Pécsi mozdonyvezetők a gyerekekért

A pécsi vontatási üzemegység *Victor Jara* brigádja 1979-ben alakult hat fiatal mozdonyvezetőből. Ma már tizenöten vannak, s a brigád minden évben sikeresen teljesíti szerződésben vállalt kötelezettségeit.

Társadalmi munka vállalásaik között — az *„Egy napot Pécsért"* mozgalom keretében — gyermekintézmények patronálása kapott nagyobb súlyt. Az 1981-ben végzett munkájukért bronz, az 1982-ben végzettért arany diplomát kaptak a városi tanács elnökétől.

1983-ban szerződést kötöttek az Endresz úti Fiatalok Szociális Foglalkoztatójával, ahol óvoda is működik, s a beteg gyermekek között sok az állami gondozott.

Vállalásaik között szerepel a mecseki Kultúrparkban lejtő — hétvégeken közlekedő — úttörővasút üzemeltetése.

Gyermeknapkor, munkájuk viszonzásaként, az általuk patronált gyermekek egy csoportját a Vidámpark vezetősége „családtagokat" megillető kedvezményben részesítette. A gyermekek díjmentes belépővel jártak az Állatkertben, utazhattak az Úttörővasúton, használhatták a Vidám Park játékait.

Klencz Tiborné

Együttműködési megállapodás

Az ország nyári, illetve üdülőforgalmának oroszlánrésze három vasútigazgatóság — a *budapesti*, a *pécsi*, a *szombathelyi* — területére esik. Az idén várható utaslétszám zavartalan elszállítása érdekében május 25-én Székesfehérvárott tanácskozott, majd együttműködési megállapodást kötött a három igazgatóság üzemviteli igazgatóhelyettese: *Józsa Károly, Busch Károly, Szabó Zoltán.*

A megállapodás értelmében az eddiginél gyakrabban tájékoztatják egymást az utasáramlásról, továbbá nagy gondot fordítanak a vontató és a vontatott járművek műszaki, illetve tisztasági állapotára. Csúcsidőkben ügyeleti szolgálatot tartanak a forgalmasabb csomópontokon, illetve a vasútigazgatóságok központjában.

A tanácskozás részvevői végül úgy döntöttek, hogy az együttműködési megállapodás alapján elért eredményeket a nyári forgalom befejezése után szeptember végén közösen értékelik.

(s)

Béke és leszerelés

A hidegháború évei óta talán soha nem volt ilyen kiélezett a nemzetközi helyzet, mint napjainkban. A szélsőséges imperialista körök heves ideológiai, politikai és gazdasági kampányt a Szovjetunió és a szocialista országok ellen feszültté tette a nemzetközi helyzetet.

A feszültség egyik fő oka, hogy az enyhülés. *a békés egymás mellett élés évei nem kedveztek az imperializmusnak.* A másik fő ok, hogy a tőkés rendszer mély társadalmi, gazdasági és politikai válságon megy keresztül. Ezeket a feloldhatatlan ellentmondásokat kísérli meg a kapitalizmus az erő politikájával megoldani. *A történelmileg kialakult katonai erőegyensúlyt figyelmen kívül hagyva, a legszélsőségesebb körök a fegyverkezési versenyben látják az eszközt az erőviszonyok világméretű megváltoztatására. Ez a politika irreális és ésszerűtlen.*

Állhatatosan a biztonságért

A Szovjetunió és a szocialista országok állhatatosan javasolják az egyenlő és kölcsönös biztonság megteremtését a fegyveres erők és a fegyverzet lehető legalacsonyabb szintjén.

A szocialista országok számos javaslatot tettek már az első atombomba előállítása óta. Legújabb békejavaslataik széles körű visszhangot váltottak ki a nemzetközi közvéleményben és az Atlanti Szövetség tagországainak kormányai körében. A prágai csúcsértekezleten megfogalmazott javaslatok ugyanis felölelték a nukleáris hatalmak és a katonai tömbök közötti kapcsolatok összességét.

A *„Prágai Nyilatkozat"*-ban a szocialista országok először is figyelmeztették mindazokat, akik „korlátozott" vagy „elhúzódó" nukleáris háborúról ábrándoznak: *egy nukleáris konfliktus „elkerülhetetlenül egész népek megsemmisüléséhez, óriási pusztításhoz, a földi élet és az emberi civilizáció számára katasztrófális következményekhez vezetne."*

Azzal az atlanti tervvel kapcsolatban pedig, hogy Európában új amerikai nukleáris rakétákat telepítsenek, s amely nagyon súlyos veszéllyel fenyegeti a kontinens országait, a nyilatkozat aláhúzza: *„a legjobb megoldás az lenne, ha Európa teljes mértékben mentesülne mind a közép-hatótávolságú, mind pedig a harcászati nukleáris fegyverektől.* Ha a nullamegoldás jelenleg nem érhető el, akkor célszerű Európában a közép-hatótávolságú nukleáris eszközök radikális csökkentésének útját választani, az egyenlőség és az egyenlő biztonság alapján."

A nyilatkozat egyébként emlékeztet arra, hogy „a Varsói Szerződés tagállamainak nincs szándékában bővíteni saját szövetségük tevékenységi területét, és felhívják a NATO tagállamait arra, hogy mondjanak le saját tömbjük tevékenységi területének a világ bármely térségére, többek között a Perzsa-öbölre történő kiterjesztéséről."

A szocialista országok azt is javasolták a NATO-országoknak, *hogy haladéktalanul kezdjék meg a közvetlen tárgyalásokat a katonai kiadások jelentős csökkentéséről.* A szocialista országok ismét javasolták mindkét szövetség feloszlatását, és első lépésként katonai szervezeteik felszámolását.

A reagálások és állásfoglalások nagyon eltérőek voltak. Egyesek a nyilatkozatot ügyes kibúvónak minősítették, azt állítva, hogy ezek a javaslatok „semmi újat nem tartalmaznak." Egyébként ez az érv még azt a célt is szolgálta, hogy elutasítsa *Jurij Andropovnak*, a Szovjetunió megalapítása 60. évfordulója alkalmából megfogalmazott nukleáris leszerelési javaslatát: *a stratégiai fegyverzet 25 százalékos csökkentését és több száz közép-hatótávolságú rakéta felszámolását Európában.*

Ezt követően a Fehér Ház — legalább is nyilatkozataiban — megismételte korábbi negatív álláspontját, bár ugyanakkor elismerte a Prágai Nyilatkozatnak „általában pozitív hangvételét". A közvélemény, de több nyugati országban számos államférfi valóban követelte, hogy minden kezdeményezést, amely a fegyverkezési verseny megfékezését és az arzenálok megszüntetését célozza, komolyan meg kell vizsgálni.

A szocialista országok ajánlatai annál is inkább komoly választ követelnek, mivel egy sor jó szándékú gesztus, sőt a leszerelés érdekében egyoldalú intézkedések előzik meg a Szovjetunió oldaláról anélkül, hogy viszontintézkedéseket várna. Ez még több hitelt ad a Varsói Szerződés tagállamai új üzenetének.

Szavak és tettek

Az amerikai *„Newsweek"* magazin nemrégiben végzett közvélemény-kutatása jelzi, hogy a megkérdezett amerikaiak közel kétharmada (64%) egyetért az atomfegyverek befagyasztásával, mint első lépéssel a meglévő amerikai és szovjet nukleáris fegyverkészletek csökkentése irányában. Ugyancsak az említett lap állapította meg felmérése során, hogy a nyugatnémetek 57 százaléka, a hollandok 54 százaléka, a britek 45 százaléka és a franciák 43 százaléka értene egyet Nyugat-Európa semlegességével. *A népek békeakarata és a leszerelés érdekében kifejtett, egyre határozottabb akciók jelentős hatást gyakoroltak a különböző pártok, sőt egyes kormányok magatartására is.* Ilymódon a nukleáris leszerelés problémái több európai szociáldemokrata és szocialista párt vitáinak a középpontjában állt: Párizsban a Francia Szocialista Párt, a Brit Munkáspárt, a nyugat-német SPD több titkára és neves személyiségei, valamint a finn miniszterelnök vettek részt *a Szocialista Internacionálé Tanácsának a leszerelés kérdéseivel foglalkozó ülésén.*

A párizsi találkozón részt vevő *Olaf Palme* svéd miniszterelnök az egyik francia rádióban kijelentette, hogy *„az Egyesült Államok politikája eredménytelen, azért a szovjet javaslatot komolyan kellene venni, mivel a jelek szerint felkészültek arra, hogy elősegítsék a leszerelést.* „Nem vagyok semleges és nem vagyok pacifista — tette hozzá —, de bízok a nagyhatalmak közötti kiegyensúlyozott tárgyalásokban."

Bonnban ültek össze a „Scandilux"-nak nevezett csoporthoz tartozó hét párt képviselői. (Norvégia, Dánia, NSZK, Nagy-Britannia, Hollandia, Belgium és Luxemburg) és „irreális"-nak minősítették az amerikai „nulla megoldást", amely a közép-hatótávolságú szovjet rakéták egyoldalú leszerelését követeli azon ígéret ellenében, hogy nem telepítenek 572 NATO-rakétát.

A kanadai külügyminiszter, *Allan Maceachen* kijelentette, hogy Kanada kötelezi magát arra, hogy „komolyan vegye" a szocialista országoknak a NATO-államokkal kötendő meg nem támadási szerződési javaslatát, és az Atlanti Szövetségben történő megvitatását. A javaslat minden tekintetben előrelépéshez vezethet „a fegyverzet-ellenőrzés és a leszerelési egyezmények területén, s kanadai részről teljes támogatást fog kapni", mondta a miniszter. A szocialista országok új javaslatainak bejelentését követően Reagan elnök nem mutatott különösebb hajlandóságot, hogy választ adjon ezekre. Megelégedett annak kijelentésével, hogy: *„senki nálam jobban nem reménykedik abban, hogy a jövő a Szovjetunióval fennálló kapcsolataink javulását fogja eredményezni, amely elképzelhetetlen feltétele a világ tényleges stabilitásának."* Ezeknek a biztató szavaknak sajnos ellentmondanak az amerikai kormány legutóbbi döntései, amely szerint tovább növelik a már most is elképesztően nagy katonai kiadásokat, s amely nem vall egyáltalán őszinte szándékra, hogy véget kívánnának vetni a fegyverkezési versenynek.

Reagan elnöknek, az Unió helyzetéről elmondott beszédében hiábavaló lenne választ keresni azokra a kezdeményezésekre, amelyek Moszkvában vagy a prágai csúcsértekezleten elhangzottak. *Az amerikai elnök továbbra is makacsul ragaszkodik a „nulla megoldás"-hoz, amely az általános vélemény szerint is elfogadhatatlan a Szovjetunió számára.*

A nullamegoldás elfogadhatatlan

A Washington és a NATO által támasztott minden akadály ellenére az amerikai—szovjet tárgyalások folytatódnak. E tárgyalások azonban a korábbiaktól eltérő légkörben zajlanak. Egyrészt az európai és az amerikai közvélemény példa nélkül álló nyomása, másrészt a Szovjetunió és a Varsói Szerződés tagjai legutóbbi javaslatainak eredményeként. A közvélemény nyomása több nyugat-európai kormányt arra késztetett, hogy bizonyos fenntartásokat hangoztassanak az amerikai rakétatelepítési programmal kapcsolatban. A múlt év novemberében felfüggesztett szovjet—amerikai tárgyalások az európai atomfegyverek ügyében tovább folytatódtak Genfben, főleg a legtökéletesebbnek tartott SS—20-as szovjet és a Pershing—2-es amerikai rakétákról.

A szovjet delegáció vezetője, J. A. Kvicinszkij, az ülés fontosságáról nyilatkozva hangsúlyozta, hogy *„közeleg az idő, amikor választani kell a nukleáris összeütközés kockázatát csökkentő közös intézkedésekről szóló megegyezés vagy egy újabb fegyverkezési verseny között".* A szovjet diplomata ismét megerősítette a szovjet kormány azon szándékát, hogy gyorsítja a megoldás keresését.

A *Szakszervezeti Világszövetség* a dolgozók érdekeit védve teljes mértékben elkötelezte magát a népeknek a békéért és leszereléséért folyó harcával. Az SZVSZ 206 milliós tagsága nevében határozottan elítélte az amerikai katonai-ipari komplexum által gyakorolt nukleáris zsarolás és nyomás politikáját. *Az SZVSZ felhív valamennyi szakszervezetet és minden békeszerető erőt, hogy hozzanak gyors intézkedéseket minél több dolgozó mozgósítása érdekében, hogy útját állják a háborús erőknek és elhárítsák a békét fenyegető veszélyt.*

Ennek kapcsán rendkívüli felelősség illeti az Egyesült Államok dolgozóit és szakszervezeteit, amelyek első számú áldozatai a katonai kiadások és a fegyverkezési verseny növekedésének, amint azt az USA-ban a rekord nagyságú munkanélküliség és a népesség életkörülményeinek romlása is bizonyít. Ezért az SZVSZ felhívta az amerikai dolgozókat és szakszervezeteiket: egyedüli lehetőségként, fokozzák közös akcióikat a többi országok dolgozóival és szakszervezeteivel annak érdekében, hogy megfékezzék és véget vessenek a fegyverkezési versenynek a béke védelmében, amely nélkül semmilyen gazdasági és társadalmi haladás nem lehetséges.

Az európai béke és biztonság rendezése vagy a rendezés elhúzódása óriási hatással volt és lesz továbbra is az egész világra. Ebből a szempontból az 1983. év döntő fontosságú, *mert ez év végére tervezi a NATO az amerikai nukleáris rakéták elhelyezését Európában.* Ha ez megtörténik, a fegyverkezési verseny új és sokkal komolyabb szakasza következik be, s még fenyegetőbbé válik egy nukleáris háború veszélye. Ennek a veszélynek a tudatában bocsátotta ki felhívását az SZVSZ főtanácsának 35. ülése a prágai béke-világértekezleten való széles körű részvételre és fogalmazta meg e tanácskozás mottóját: *„Nemet a háborúra, igent a békére és a fejlődésre!"* Az emberiség érdeke megköveteli, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalom még aktívabban kötelezze el magát a békéért folyó harcban, hogy elkerülje egy új fegyveres konfliktus veszélyét, amely az emberi civilizáció megsemmisülésével járna.

Baranyai Zoltán

Napirenden az együttműködés

A MÁV vezetőinek látogatása az Utasellátónál

A MÁV és az Utasellátó vezetőinek megbeszélése
(Skoda László felvétele)

A közelmúltban *dr. Sebes Miklósnak*, az Utasellátó vezérigazgatójának a meghívására *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János, Urbán Sándor*, és *Mészáros András* vezérigazgató-helyettesek, *dr. Ács Imre*, az igazgatási és jogi szakosztály vezetője, és *dr. Várkonyi László*, a nemzetközi osztály vezetője munkaértekezleten vett részt a vállalat Veres Pálné utcai központjában. A rendkívül meleg baráti légkörben lefolyt megbeszélésnek azért van különös jelentősége, mert a két vállalat vezetői ilyen összetételben eddig még nem találkoztak.

A MÁV és az Utasellátó munkája elválaszthatatlan egymástól. Ezt hangsúlyozta Szücs Zoltán, amikor értékelte a közösen végzett munkát, és vázolta a további együttműködést a megváltozott gazdasági körülmények között. Kijelentette: *a jövőben is egyetlen járható út, hogy az Utasellátó Vállalat végezze a MÁV területén az ellátási tevékenységet, mint eddig.* Az együttműködés alapja továbbra is a két vállalat által megkötött generálszerződés. Ezt a szerződést a gazdasági szabályozók változásainak tükrében, és a vállalatokra ható eltérő érdekek figyelembevételével folyamatosan karban kell tartani.

Ezután néhány fontos kérdést vitattak meg. Így a jelenlegi háló-, fekvőhelyes és bisztrókocsipark műszaki színvonalának további javítását, a háló- és fekvőhelyes kocsik elégtelenségét. A jelenlegi gazdasági helyzet gyors változtatást — főleg a bővítést illetően — nem ígér. A vasút vezetői azonban ezt a kérdést napirenden tartják, s a lehetőségeken belül keresik a megoldás módját.

A közeljövő feladata, hogy koncepcionálisan is kidolgozzák a MÁV és az Utasellátó Vállalat közötti hosszútávú együttműködés rendszerét. Rendkívül jelentős, és a vállalat jövőjét meghatározó kérdés a fejlesztés finanszírozása és a fenntartás költségviselése. *Az Utasellátó Vállalat a vasút területén eddig is csak a MÁV igen hathatós támogatásával tudta fejlesztési és fenntartási elképzeléseit megvalósítani, és ennek elmaradását a jövőt illetően sem tudja elképzelni,* mivel a vállalat felépítése, szabályozó rendszere erre épült. Megállapodás történt, hogy ebben a témában a két vállalat vezetői további tárgyalások során keresik a megoldás lehetőségeit.

Az Utasellátó vezérigazgatója biztosította a vasút vezetőit arról, hogy — az utazóközönség ellátásán túlmenően — súlyponti feladatnak tekintik a vasutas dolgozók ellátásának sokoldalú segítését. *Lehetőséget lát arra is, hogy egyes tartós fogyasztási cikkek kedvezményes értékesítésével is segítséget nyújtsanak.*

A tanácskozás résztvevői egyetértettek abban, hogy a szorosabb kapcsolattartás, és az időnkénti információcsere elősegíti a hatékonyabb és célratörőbb munkát, melyet a népgazdaság mindkét vállalattól joggal elvár.

Egyedülálló a beruházások történetében

Kelenföldön együtt vizsgázik a régi és az új biztosítóberendezés

A kelenföldi állomáson várakozó utazóközönség szeme előtt napjainkban szokatlan módon zajlik a vonatforgalom. A vonatok nemcsak az eddig megszokott vágányokon jönnek-mennek, hanem átkanyarodnak az újonnan épülő vágányzatra is, különösen ha a Déli-pályaudvar felé vezet az útjuk.

— A vonatok haladásának biztonságára ma már mindenütt bonyolult berendezések vigyáznak. Hogyan van ez most Kelenföldön? — kérdeztük *Szűts Tamást*, a MÁV Tervező Intézet mérnök-főtanácsosát, a kelenföldi biztosítóberendezés főtervezőjét, aki gyakran megfordul az állomás új épületében, ahol már üzemel az új Dominó—70 típusú biztosítóberendezés.

— *Szívesen beszélnek róla, mert ez a megoldás, amit ide az ideiglenes építési fázisok alatti forgalom biztosítására terveztünk, a MÁV-beruházások történetében egyedülálló.* Eddig, ha új állomás épült, vagy a régi átépült, mindig szükség volt egy olyan ideiglenes jelző- és biztosítóberendezésre, amely az épülő, folyton változó vágányhálózaton — igazodva az építési fázislépésekhez — mindenkor átvezette a vonatforgalmat.

Az átmeneti időre az épülő vágányhálózatot átfogó ideiglenes, úgynevezett „kulcsazonosító"-berendezés (a legegyszerűbb megoldás) mellett is, minél több az állomás váltója, vágánya, annál költségesebb. Elég nehéz vele a forgalmat időveszteség nélkül bonyolítani. Ugyanis ilyenkor egy vágányút valamennyi váltóját a helyszínen kézzel kell állítani, kulccsal lezárni, majd a kulcsokat egy arra szolgáló készülékben összegyűjteni. Innen a vágányúthoz a „Szabad"-jelzés addig nem vezérelhető ki, amíg a készülék az összes szükséges váltókulcsot magába nem zárta.

Ilyen berendezés Kelenföldön egyszerűen csődött mondott volna. A beruházási program pályatervét látva a jövő végleges és a jelen helyzetet egybevetve jött a felismerés: *fegyelmezetten végrehajtott és jól összehangolt, több építési fázissal el lehet kerülni az ideiglenes jelző- és biztosítóberendezés megépítését, annak minden problémájával együtt.*

Az új jelző- és biztosítóberendezés jelfogós belsőtéri része a felvételi épülettel szemben levő üzemi épületbe került. Erről az oldalról indulva, új területen végleges formájában épült meg a vágányhálózatnak a nagyobb része. A vágányhálózatra a jelző- és biztosítóberendezés külsőtéri elemei (jelzők, váltóhajtóművek, vágányszigetelés, kábelezés stb.) is zavartalanul rászerelhetők voltak, és összekapcsolódhattak az üzemi épületben levő vezérlőberendezésükkel.

Ahogy eddig az építkezés nem zavarta a pályaudvar mai biztosított forgalmát, úgy nem zavarja ezt követően az új területen zajló forgalom a mai vágányhálózat (felvételi épület stb.) elbontását, átépítését.

A forgalom átterelése a nyílt vonalaknak az új, biztosított vágányterület felé hajlításával úgy megy az adott időpontban végbe, hogy a jelenlegi vágányhálózat (és vele a jelző- és biztosítóberendezés) változtatás nélkül kerül mind nagyobb részben használaton kívülre, elbontásra.

A koncepció, az új Dominó—70 jelző- és biztosítóberendezés egy éven át vizsgázik, amíg az új pályaudvar utolsónak megépülő váltóján is át nem haladhatnak a vonatok. Ideiglenes jelző- és biztosítóberendezés hiányában próbaüzem — az úgynevezett „sötét üzem", amikor a berendezés letakart jelzőkkel működik és a vonatoknak az ideiglenes jelzők adják a „szabad" jelzést — nem lesz.

1976-ban, a beruházási program készítése idején készült ez a merésznek látszó terv. Megvalósíthatóságában sokan kételkedtek. Nehezen volt elképzelhető, hogy a különböző szakágazatok egymástól független tevékenysége egy közös eredmény érdekében végig olyan összhangban legyen, mint ahogy az Kelenföld esetében történt.

A jelző- és biztosítóberendezésnek ezt az előtervét 1980 augusztusában hagyták végleg jóvá. A jóváhagyás alkalmával a tervezőknek nagy segítséget jelentett a MÁV Vezérigazgatóság Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály szakembereinek biztatása és a koncepció finomítása érdekében tett észrevételei.

A külső építéssel egyidőben a MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezések Építési Főnökség szakemberei rendkívüli munkát végeztek. *Szőke István* főépítésvezetőtől kezdve *Bihari Józsefig*, a nagyszerű, minden munkafázist tökéletesen ismerő műszerész-csoportvezetőig mindenki „hajtott".

Említést érdemel *Czifra Zoltánnak*, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet tudományos munkatársának kitartó munkája, amivel a saját vizsgálati módszere útján hozzájárult a gyors eredményhez. Módszere Kelenföldön vizsgázott, sikerrel. Czifra Zoltán nemcsak a vizsgálatot végezte, de javított, oktatott. Vizsgáztatta a berendezést, a műszerészeket, a forgalmi személyzetet, akik azóta már birtokukba vették az új berendezést.

Egyelőre még a régi vágányokon is zajlik a forgalom. *Együtt működik a régi és az új biztosítóberendezés, amíg az új a régitől át nem veszi, a pályaépítés fázislépései szerint, az utolsó vonali csatlakozást is.* Ezt követően a jelenlegi vágányhálózat építési területté válik, hogy helyére megépüljön az új vágányhálózatnak az a része, amely a végleges állapothoz még hiányzik.

A változások következtében az új jelző- és biztosítóberendezés kikapcsolás nélkül bővíti hatáskörzetét, a régi pedig fokozatosan elbontásra kerülhet.

Demők Józsefné

Sok a fuvaroztató, kevés a vágány

Monor állomás hétköznapjai

A ceglédi körzeti üzemfőnökség legnagyobb középállomásán, *Monoron*, az utóbbi években ritkán található üres hely a vágányokon. A hét sínpárból álló átmenő állomáson ugyanis esztendőről esztendőre szaporodnak a fuvaroztatók. Következik ez abból, hogy egyre több gyáregységet telepítenek a fővárosból oda, és a régi partnerek is többet szállítanak. Arról már nem is beszélve, hogy a nagyközség és környékéről naponta csaknem tízezren ingáznak.

Az állomás létszáma 22. Valamennyien egy kollektívába, a *József Attila* szocialista brigádba tartoznak. Létszámhiány jelenleg nincs, ám helyzetük mégsem könnyű.

— *Jelenleg mintegy 24 fuvaroztató rakodik állomásunkon* — mondja *Ellenbacher Lajos*, az állomás főnöke. — Ebből tizenheten a nagyobb vállalatok közé tartoznak. Előfordul, hogy lökésszerűen érkeznek a szállítmányok. A legnagyobb ügyfelünk a Monori Állami Gazdaság és a járási FÜSZÉRT.

Tavaly áprilisban Monoron 460 kocsit kezeltek. Az idén 526-ot. Ezek az adatok az utóbbi ötévi növekedés átlagának is megfelelnek. Ami pedig az áruneműeket illeti, főleg szemestakarmányok, állati tápok érkeznek. Ezenkívül a környék falvait innen látják el különböző élelmiszerekkel. A téeszek vetőmagot, műtrágyát, gumiárut szállítanak, illetve fogadnak. A helyi TÜZÉP-hez fűtő- és építőanyagok érkeznek, és legújabban a környéken összegyűjtött ócskavasat is ezen az állomáson rakják be.

Az állomás egyik forgalmi szolgálattevője *Maróti Béláné*. A karcsú fiatalasszony karmesterként dirigálja az állomás mozgását.

— *Itt csak úgy boldogulunk, ha minden centiméter helyet kihasználunk* — magyarázza szenvedélyesen Marótiné. — Átmenő állomás vagyunk, kihúzóvágányunk nincs, a forgalom viszont nagy, ezért a néhány perces vonatmentes időben mindig nagyon gyorsan kell cselekednünk. Most is hat kocsit az állomás előtt tárolunk, de amint alkalom adódik, visszük a rakodóra, mert az árut várják a vállalatok. Itt a lehető legpontosabb összehangoltságra van szükség ahhoz, hogy ne fizessen rá a vasút a fuvarozásra.

Monor állomást már nemcsak a teherforgalom nőtte ki, a személyszállítási feltételek sem az igaziak. A felvételi épületen is meglátszik az idő múlása. Az utasok által használt helyiségek kopottak, a berendezések elhasználódtak. Ugyanez mondható el a forgalmi irodákról és az egyéb helyiségekről.

— Várható-e itt a közeljövőben valamilyen változás? — kérdezem az állomásfőnököt.

— *Legnagyobb gondunk a szűk terület. Megnövelni ezt nem tudjuk, így körültekintő szervezéssel próbálunk magunkon segíteni, mert fuvaroztatóinkat sem akarjuk elveszíteni.* Az utóbbi időben a körzeti üzemfőnökség vezetőinek intézkedésére torlódás esetén Pilis, illetve Albertirsa állomás területére helyezzük át a rakodást és gyakran ott is tárolunk kocsikat. Ezt ugyan nem igen kedvelik az ügyfelek, de mi baráti szóval próbáljuk velük megértetni a nehéz helyzetet, ami szerencsére már nem tart sokáig, mert a Monori Állami Gazdaság saját költségén mintegy 300 méternyi iparvágányt építtet magának. S ha ez jövőre elkészül, rendkívül nagy könnyebbség lesz számunkra is.

— A személyszállításban történt-e változás?

— Túl nagy változásra nem számíthatunk, de azért nem marad minden a régiben. Az év elején a nagyközségi tanács vezetői levelet írtak a budapesti vasútigazgatósághoz, melyben kifogásolták a már említett állapotokat.

Séra Sándor

Kislány fakanállal

A levegő hőmérséklete árnyékban 30 fok felett van. Az Utasellátó Vállalat szombathelyi konyháján ennek a duplája lehet. A főzőüstök között az alig 18 esztendős *Gerencsér Edina* harmadéves szakácstanuló tüsténkedik.

— Nem bánta meg a szakmaválasztást? — kérdezem.

— Nem, nem... — mondja kipirultan. — Tudtam mivel jár a tűzhely környéke. Mindig szakács akartam lenni és ez eldöntött mindent.

Gerencsér Edina, a vállalat közelmúltban rendezett országos tanulóversenyén a III. éves szakácstanulók között első lett.

— Úgy tudom, először lett ilyen szintű versenyen első szombathelyi szakácstanuló? — fordulok *Varga Istvánné* mesterszakácshoz, Edina tanulófelelősséhez, az üzlet konyhafőnökéhez.

— *Eddigi tanulóim közül Edina vitte legtöbbre a vállalat versenyén.*

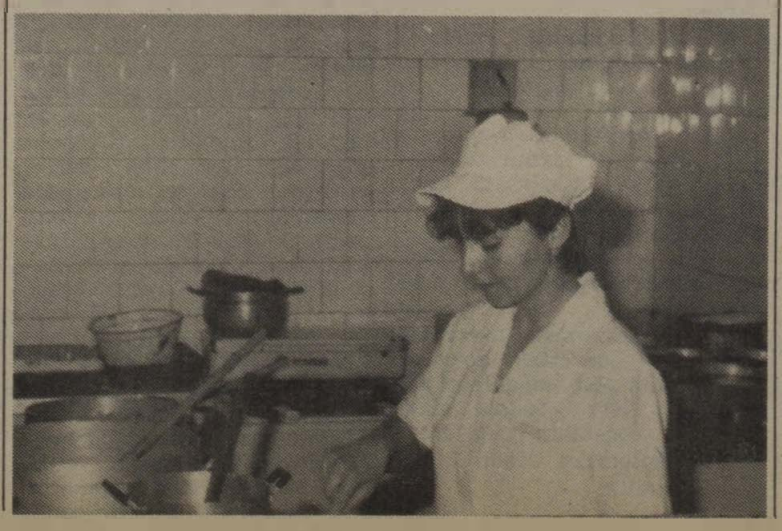
— Mi sikerének a titka?

— *A szorgalom és a szakmaszeretet.*

— Hogyan tovább? — kérdezem ismét Edinát.

— *Sokat és jókat akarok főzni.* Később az ismereteim bővítése érdekében szakközépiskolában szeretnék továbbtanulni.

Sz. Jakab



Ne tűrjük meg a lazaságokat

A közelmúltban a debreceni építési főnökségen szakszervezeti tisztségviselőkkel beszélgettem. A vasút eredményeiről és gondjairól egyaránt sok szó esett. Egyik bizalmi megjegyezte: *tudja, jobb eredményeket is elérhetnénk, ha sehol sem tűrnék meg a lazaságokat!*

A bizalmi szavaira igazán akkor döbbentem rá, amikor néhány órával később Cegléden a személyvonatra várva, több egyenruhás vasutas állt meg mellettem. Egyiküknek most telt le a szolgálata, a többiek pedig éjszakai szolgálatba mentek. Idősek és fiatalabbak egyaránt voltak közöttük. A szolgálatba indulók egyike a hazatérő kolléga felé fordulva mondta: *jó neked, Jóska, te már túlvagy a szolgálaton.* Jóska nem szabadkozott, sőt az aktatáskából — hogy jobban nyomatékot adjon a barátja szavainak — pálinkás üveget vett elő, és sorba kínálta a társaság tagjait. Senki nem utasította vissza azzal, hogy szolgálat előtt nem iszik.

Ismerve a vasút előtt álló feladatokat, az utasok, a fuvaroztatók velünk szemben támasztott nagyobb követelményeit, egyik legfontosabb tennivalónk a munkafegyelem megszilárdítása. Ebben mindenkinek megvan a maga feladata. Még akkor is, ha az nincs munkatervben rögzítve. Kötelességünk, hogy a szerény anyagi ösztönzési lehetőségeket is egyre inkább ennek a célnak a szolgálatába állítsuk, s ha kell, még jobban — s ne csak papíron — éljünk a munka differenciált anyagi elismerésének fegyelmező erejével. De ha a szükség úgy hozza, élni kell a bércsökkentés lehetőségeivel is. Mert nem lehet mindig a létszámhiányt pajzsként magunk elé tartva, odázni a fegyelem megszilárdításában immár halaszthatatlanná vált tennivalókat. Ezzel éppen azokat járatjuk le, akik nap mint nap becsülettel veszik ki részüket a feladatok teljesítéséből. Egyre gyakoribb jelenség, hogy a létszámhiányból eredő túlzott és káros liberalizmus azoknak is kedvét szegi, akiknek tevékenységét a másra mutogatás helyett a vasút szeretete, a vasutas közösség becsületének féltése vezérli.

Gyakran halljuk, hogy mennyi baj van a fiatalabb korosztályúak munkafegyelmével. Kétségtelen, hogy sok igazság van ebben, de ez csak az érem egyik oldala. Mert az efféle véleményt vallók egyről megfeledkeznek: *vajon mit lát, mit tanul a fiatal a munkahelyén az idősebbektől?* A ceglédi eset a példa rá, hogy nem mindig csak jót. Messze vezetne ennek a részletesebb boncolgatása. Egy bizonyos: nem lehet mindent az iskola nyakába varrni, ha a vasútra jövő, pályakezdő fiatalok — fizikaiak, értelmiségiek, adminisztratív állományúak — munkakedvével, vasútszeretetével bajok vannak. A szülőknek, a vasutat régebben szolgáló munkatársaknak legalább olyan kötelezettségeik vannak. A másra mutogatás pedig csak a könnyebbik — nemegyszer önbizonylatoló — de nagyon téves kényszerpálya.

Ma már szinte hihetetlen, hogy az idős, nyugdíjba készülő kollégáink által emlegetett valamikori vasúti fegyelem milyen nagy tekintélyt adott a vasútnak. No, nem arról van szó, hogy a régi, sokunk által ismeretlen *„vak fegyelmet"*, *„vaskalaposságot"* sírjuk vissza. De arra igen is szükség van, hogy mindenki a maga területén a rendelkezésére álló valamennyi lehetőséget a fegyelem megszilárdításának szolgálatába állítsa. S ha kell, a központi munkahelyi ösztönzőket is ennek rendeljük alá. De ne úgy, hogy az ittas, rendszeresen fegyelmezetlenkedő pályamunkást, forgalmi dolgozót elbocsátók, ha nem sikerül helyére új dolgozót felvenni, saját maguk alatt vágják a fát. Hiszen a létszám tartása is prémiumtényező. De prémiumtényező az igazolatlan távollétek csökkentése is — mint a debreceni építési főnökségen mondották —, ami a vezetőket sokszor túlzottan elnéző álláspontra kényszeríti.

A vasútnak valóban szüksége van minden munkáskézre, de nem minden áron! A fegyelmet lent és fent egyaránt meg kell követelni.

Orosz Károly

A hármas jelszó ma is időálló

A küldöttek a felszólalókat hallgatják (Szabó Zsigmond felvételei)

(Folytatás az 1. oldalról)

A szocialista társadalom nemcsak anyagi tekintetben emeli fel az embert, hanem megváltoztatja egész életét. Ezt a követelményt nagyon jól kifejezi a mozgalom hármas jelszava: *szocialista módon dolgozni, tanulni, élni.* Ez a jelszó ma is időálló. Kifejezőbbet nem kell és nem is tudunk javasolni.

A szocialista brigádmozgalom és a munkaverseny céljai, törekvései mindig is túlmutattak a szűken értelmezett termelési feladatokon. Nevelő és tudatformáló hatásuk most, amikor gazdasági eredményeink jórészt a műveltség színvonalától, a pozitív emberi tulajdonságoktól függnek, még nagyobb szerephez jut.

Ezért nemcsak az anyagiakban kell érdekeltséget teremteni, hanem a magatartás, a gondolkodás formálásában és a műveltség emelésében is.

Mit tisztelünk a szocialista brigádmozgalomban? *Legfőképpen azt, hogy a dolgozók százezrei önként törekednek olyan gondolkodásra, magatartásra és cselekedetekre, amelyek mindenképpen tiszteletet ébresztenek.*

A szakmai és az általános műveltség emelése érdekében tett vállalásoknak ezért fontos szerepük van a szocialista brigádmozgalomban.

Igényeket, sőt követelményeket kell ezután is támasztanunk, de meg kell szabadulni a formális vállalásoktól és értékelésektől.

Főleg három területen kell növelni a lehetőségeket és az igényeket: *a politikai művelődésben és a politikai ismeretterjesztésben, az állampolgári és munkavállalói kötelességekre és jogokra való nevelésben, valamint abban, hogy a dolgozók szélesíthessék általános műszaki és gazdasági ismereteiket.*

Nagyon fontos, hogy egészen a munkapadokig sikerüljön olyan helyzetet és légkört teremteni, amelyben a kultúra és a művelődés valóságosan is elfoglalja az elméletben már tisztázott és szükséges helyét társadalmunkban.

Az egyes állampolgár csak akkor és úgy *„nőhet bele"* a kultúrába és a művelődésbe, ha olyan közegben él, amely ebben segíti és erre ösztönzi. Ennek megfelelően kell ezzel a feladattal foglalkozni.

Beszéde további részében a szocialista építőmunka eredményeit, nehézségeit ecsetelte, majd befejezésül a következőket mondotta:

Befejezésül szeretném ismét hangsúlyozni, hogy a szocialista brigádmozgalom nagy társadalmi értéke szocializmust építő társadalmunknak. Sokat tett szocialista fejlődésünkért, és még többre képes.

Abban kérjük most az egész mozgalom, minden egyes brigád és minden egyes brigádtag segítését, amiben a legtöbbet tehet: *s ez saját munkájának felelősségteljes elvégzése.* Segítsenek abban, hogy százezrek, milliók számára legyen szabad útja a kezdeményezésnek.

Ami a szakszervezeteket illeti, azt a követelményt, hogy mindenkinek többet kell nyújtania, önmagunkra is értjük. Ezután is minden segítséget megadunk a szocialista brigádmozgalomnak. Ez kötelességünk.

Gáspár Sándor beszéde után kezdetét vette a vita, melyben másodiknak kapott szót *Szepesi József*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség mozdonyvezető szocialista brigádvezetője. Felszólalásában a brigádmozgalom hármas jelszavának — szocialista módon dolgozni, élni, tanulni — egységes értelmezésére hívta fel a figyelmet. Mint mondotta, a brigádoknak ehhez a régi, bevált jelszóhoz igazodva kell tevékenykedniük. *A brigádmozgalom emberformáló erejéről szólva kiemelte a fiatal munkások, a pályakezdők patronálásának és nevelésének fontosságát*, hangsúlyozva, hogy ez mennyire fontos a brigádmozgalom részvevőinek utánpótlása szempontjából. Szólt a brigádtagoknak arról a kötelezettségéről is, amit a hármas jelszó a családon belüli nevelésben, emberformálásban jelent. Szavai szerint *a brigádtag akkor tesz eleget ennek a kötelezettségének, ha gyermekeit becsületes munkára, az idősek tiszteletére, internacionalizmusra neveli.* Igaz, a mozdonyvezetők helyzete nehéz, hiszen folyamatos munkarendben dolgoznak, s a létszámhiány miatt az előírtnál lényegesen több időt töltenek szolgálatban. A család élvezi az ötnapos munkahét előnyeit, de a családfő általában kimarad a családi programból.

Szepesi József felszólalását mondja

A tanácskozás részvevői a vita lezárása és Gáspár Sándor válaszbeszéde után állásfoglalást fogadtak el.

KITÜNTETÉSEK

A szocialista brigádmozgalom 25. évfordulója alkalmából május 28-án a Parlamentben és a SZOT székházában köszöntötték a kiemelkedő eredményeket elért szocialista brigádokat és brigádtagokat.

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

kitüntetést kapta: a MÁV Miskolci Körzeti Üzemfőnökség Bláthy Ottó szocialista brigádja.

A Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesült Szabó II. József, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem Béke és Barátság szocialista brigád vezetője.

A Munka Érdemrend ezüst fokozatát

kapta Gyimesi József, a MÁV Szombathelyi Körzeti Üzemfőnökség Kandó Kálmán szocialista brigád vezetője.

A Munka Érdemrend bronz fokozatát

kapta: Gara Istvánné, a MÁV Debreceni Körzeti Üzemfőnökség Baross Gábor szocialista brigád vezetője.

Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát

Csujna János, a MÁV Nyíregyházi Körzeti Üzemfőnökség függetlenített szb-titkára,

a Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát

Piroska József, a MÁV Hatvani Körzeti Üzemfőnökség függetlenített szb-titkára kapta.

A Magyar Békemozgalom Emlékplakettjét

a MÁV Püspökladány Körzeti Üzemfőnökség Kossuth Zsuzsa szocialista brigád kapta.

A Magyar Békemozgalom Emléklapját

a Pécsi BBF Új Mechanizmus szocialista brigád, Bartha Dezső, Miskolc Körzeti Üzemfőnökség munkaügyi előadója kapta.

A vasutasküldöttek a tanácskozáson

A MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG KIVÁLÓ BRIGÁDJA

A villanymozdonyok doktorai

Az érdeklődés középpontjába kerülni, szerepelni, megjelenni, kérdésekre válaszolni kellemes érzés, hiszen mindez a siker bizonyítéka. Mégsem rajong mindenki a szereplésért, a reflektorfényért, a kérdezősködésért. Ez utóbbit tapasztaltam gyakorta, amikor kitüntetett szocialista brigádokat kellett bemutatnom. Mert e kollektívák tagjai szerény, csendes emberek. A tettek, és nem a szavak hívei. Önmaguk minősítését nem szívesen vállalják. Így van ezzel a miskolci körzeti üzemfőnökség Bláthy Ottó szocialista brigádja is. Nem panaszkodnak, hiszen udvarias emberek, inkább csak sejtem, hogy elegük lehet az újságírókból. A különféle lapok munkatársai arra kíváncsiak, hogy mivel érdemelték ki a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja kitüntetést?

A kitüntetett Bláthy brigád

Lépést tartva a fejlődéssel

Nehéz, szinte lehetetlen kimerítően válaszolni erre, ezért én nem is teszem fel e dicsekvésre buzdító kérdést a műhelyben, a kitüntetett mozdonyjavítóknak. Tudom, hogy *évtizedek kitartó munkájának, gyötrelmének, a mindig megújulni akarásnak az elismerése ez a kitüntetés, ez a jelképes babérkoszorú.* Ezt a huszonegy éve alakult, most tizenhét tagú munkáskollektívát sohasem a szenzációs eredményekre, a látványos sikerekre való törekvés vezérelte, hanem a tisztességes helytállás, a jobbító szándék a szakmában és a közéletben egyaránt.

Amit az első benyomás alapján rögtön megfogalmazok magamban róluk, az a kenyérkereső foglalkozásukra vonatkozik: *valamennyien sokoldalú, prima szakemberek.* Nem túlzás e blikkfangos minősítés: *a villanymozdonyok doktorai.* Mert van közöttük hegesztő, lakatos, műszerész, villanyszerelő, technikus, s nem egy közülük több szakma mestere.

Amikor benyitok a forgógépjavító műhelybe, *Garanc Ferenc* és *Batta Zoltán* villamoslakatosok egy szétszerelt dinamó sokszínű huzalkötegeit vizsgálják. Valamikor gőzgépeket javítottak, *Kevecsánszki István, Garics László, Ványai Miklós* és *Harsányi Géza* brigádtagokkal együtt. Az akkori több kilós szerszámokat felváltották a precízebb eszközök, műszerek. De az átképzés, az új szakma elsajátítása nem volt gyerekjáték.

— 1962-ben nyolcunkat Pestre küldtek átképző tanfolyamra — magyarázza a szálfatermetű, ősz hajú csoportvezető, *Ványai Miklós.* — Megismerkedtünk a villanymozdonyok szerkezetével, karbantartásával. Sokat tanultunk, küszködtünk. Teltek-múltak az évek s mi egyre többet akartunk. Ismét tanfolyamra mentünk és megszereztük a villamoslakatos képesítést. *Ez a szakma azonban mindig korszerűsödik, ezért állandóan képeznünk kell magunkat, ha lépést akarunk tartani a technikai fejlődéssel.*

És a Bláthy brigád már számtalanszor bizonyította szakmai tudását, fejlődését, hiszen a legtöbbet újító kollektívákhoz tartozik. *Újításra ugyanis csak a szakma legkiválóbbjai képesek.* A jobbra, a tökéletesebbre törekvő emberek.

— Az bizony nehéz feladat lenne, ha most pontos számvetést kellene készítenünk eddigi újításainkról — jegyzi meg *Tóth József* brigádvezető. — *Ványai Miklósnak* például 63 újítása van. Többen rendelkezünk a Kiváló Újító kitüntetés arany, ezüst és bronz fokozataival. A brigádtagok 250-300 újításának gazdasági haszna meghaladja a hárommillió forintot.

Kinek az érdeke?

Jó néhány újításukat a MÁV-nál több szolgálati helyen is hasznosíthatnák. Ilyen például a V43-asok vontatómotorjainak állványon való bejáratása. Motorcserére az Északi Járműjavítóba kellene küldeni a mozdonyt, de a csere egy hétig is eltarthat. A jól felszerelt miskolci műhelyben azonban ezt a műveletet egy nap alatt el lehet végezni. Utána a mozdonyt régebben 200 kilométeres vonali próbára küldték, hogy bejáródjon a motor.

— *A mi újításunk lényege a helyi bejáratás* — mondja *Ványai.* — A V43-ast felemeljük egy állványra és úgy üzemeltetjük a motort. Nem kell hozzá kezelő személyzet, szabad pálya és így természetesen kevesebb energiát is fogyaszt.

Érdemes lenne ezt az ötletet több vontatási üzemegységnél is hasznosítani, de a brigád tapasztalata szerint az érdeklődés hiánya miatt a legtöbb újítás helyi specialitás marad. Pedig néhány szakember felfedező útra mehetne a szomszédos üzemegységekhez, hogy személyesen győződjenek meg arról, mások ugyanazt a munkát miképpen csinálják. Az ötletes újításokat aztán a másik főnökség is megvásárolhatná. A szakmai kíváncsiság, az érdeklődés, a tapasztalatcsere nemcsak egyéni érdek. A Bláthy Ottó brigád tagjai jól tudják ezt, hiszen sok olyan dolgot tesznek, ami nem lenne a kötelességük.

Az idegen honállomású mozdonyokat például ha elromlanak, nem küldik haza, hanem helyben kijavítják. Rengeteg pénzt, energiát takarítanak így meg, hiszen a mozdonyt nem kell napokig üzemképtelenül utaztatni a honállomásra. *„Egy vasút van!"* — vallja a brigád. Nyíregyháza és Budapest már csatlakozott ehhez a mozgalomhoz, de az igazi az lenne, ha a Magyar Államvasutaknál mindenütt így gondolkoznának.

Alkatrészellátás — bonyodalmakkal

Az alkatrészhiány is gyakran nehezíti a kollektíva munkáját. Hiánycikk például a Leonard vontatómotor. Néha három gép is motorra vár. *De sokszor filléres alkatrészek is hiányoznak.* Például szöges 40 W-os izzók, érintkezők, kapcsolók. Miáttuk néha napokig nem hagyhatják el a mozdonyok az üzemet. Ember legyen a talpán aki kideríti, hogy az anyagbeszerzés és -elosztás láncolatában mindezért ki a felelős?! Mert az alkatrészellátással foglalkozók is szolgálnak néha meglepetéssel.

— Ha Pesten járok, mindig benézek az Északi Osztószertár raktárába, hogy érdeklődjem a hiányzó alkatrészek után — meséli *Ványai Miklós.* — Néhány évvel ezelőtt az egész országban nem lehetett beszerezni áramszedő csúszókat. A legtöbb mozdonyunk már csak egy áramszedővel közlekedett. Az osztószertárban faggattam az ismerős kollégát, hogy mikor várható, de nem tudta megmondani. Már éppen el akartam jönni, amikor az egyik sarokban megpillantottam vagy ezer általam keresett alkatrészt. Kérdésemre, hogy miért nem küldtek már belőle a szolgálati helyekre, azt válaszolta az anyagkezelő, hogy azok régi típusok, nem használhatók az újabb mozdonyokon. Azonnal rendeltem belőle háromszázat, hiszen tökéletesen megfeleltek a célnak. *Csak éppen a vasút anyaggazdálkodási szolgálata nem értett hozzá.*

A Bláthy brigád tagjaira azonban nemcsak a szakmai munkában lehet számítani. *Sokoldalú, sokféle közéleti tevékenységet folytatnak.* Szinte valamennyiüknek van társadalmi funkciója. Pártbizalmi, sportbizottság-felelős, társadalmi ellenőr, KISZ-vezető és sorolhatnánk tovább. E brigád tagja volt egykor a szihalmi tanácselnök, és a miskolci körzeti üzemfőnökség szb-jének egyik függetlenített munkatársa. A társadalmi munkavállalásban is élen járnak, pedig valamennyien ingázók. Sok kilométert utaznak munkahelyükre, és otthon a ház körül is van teendő.

— „Hétszilvafás nemeseknek" nevezzük tréfásan egymást, mert kertje, szőlője, gyümölcsöse sokunknak van — jegyzi meg *Kavicsánszki István.* — Én Hidasnémetiben lakom. Minden reggel négy órakor kelek és 18 órára érek haza. Ha valamilyen brigádprogram van, még később. Az szb társadalmi munkavédelmi felügyelői tisztét is ellátom. Ha társadalmi munkáról van szó, a brigád mindig együtt van.

Teljesítmény és prémium...

Csináltak már játszóteret a mezőkövesdi vasutas üdülőben, és ugyanott 56 méter hosszú vaskerítést, gyermekeket patronáltak a bodrogolaszi nevelőotthonban, felújították a rokkantkocsiját egy Tiszakeszin élő vasutasnak. Együttműködési szerződésük van a Vörösmarty Művelődési Házzal. Az igazgató csak telefonál, hogy most állványt, vagy ablakrácsot kellene készíteni, és a mozdonyjavítók teljesítik a kérést. *A társadalmi munkák számát már nem is jegyzik, hiszen az a véleményük, hogy az értékelésnél ne a brigádnaplót tekintsék perdöntő bizonyítéknak, mert azt sokan sminkelik, szépítik.* A vezetők ismerjék a brigádokat, és igazságosan bírálják el a valóban hasznos, érdemi munkát.

— Szeretnénk ha megírná azt is, hogy a teljesítménybérezés nem ösztönző — jegyzi meg *Tóth József* brigádvezető. — *Sokszor szóvá tettük már, javaslatunkat a vezérigazgatóságra is felterjesztettük, de még csak nem is válaszoltak.* Hogyan javuljon a munkamorál, növekedjen a teljesítmény, ha negyedévenként — a ledolgozott óra arányában — minden dolgozó megkapja a prémium 80 százalékát, a művezetőnek pedig csak 20 százalékos differenciálási lehetősége marad. Mi a 60—40 százalékos arányt tartanánk célravezetőbbnek, hiszen a művezető ismeri a dolgozók teljesítményét, munkáját. *Aki kevesebbet és rosszabbul dolgozik, az kapjon kevesebb prémiumot is!*

Kaszala Sándor

Álló helyzetű kocsikapcsolás

Az új technológia bevezetése az emberi élet védelmét szolgálja

A kötöttpályás személy- és áruszállítás közel másfél évszázados történetében a legveszélyesebb műveletek között tartották számon, a kocsik előre meghatározott rendbe történő rendezését, összeállítását. A kocsirendezés műveletében a rendezési igények növekedésével egyre tisztábban kirajzolódott annak felismerése, hogy e műveletben foglalkoztatottak testi épségére legveszélyesebb elem a kocsik össze-, illetve szétkapcsolása. Annak ellenére, hogy a végrehajtást utasításokban körültekintően szabályozták, évről évre előfordultak tragédiák a vasúti járművek között. A vasúti járműtípusok növekedésével és a körülmények változásával párhuzamosan, az utasításokban is szaporodott a mozgó járművek kapcsolását tiltó rendelkezések száma.

Három ütemben

Ennek ellenére az emúlt 10 esztendőben nem múlt el év halálos tragédia nélkül. *A 10 év munkaerővesztése ma elegendő lenne egy vidéki igazgatóság budapesti kirendeltjeinek pótlására, hiszen a halálos és csonkulásos balesetet szenvedtek száma 113 volt.* Arról nem is beszélve, hányan hagyták itt a vasutat, illetve hány fiatalt tartott vissza a belépéstől a munka veszélyessége.

Feltétlenül említést érdemelnek az NDK tapasztalatai, mivel ott 1968 óta alkalmazzák az új technológiát. A baleseti előfordulás 10 éves időtávlatban ugyanis tized százalékban fejezhető ki az össz balesethez képest. Ezzel együtt hosszabb távon teljesítménycsökkenés nem volt. A pozitív külföldi és negatív hazai tapasztalatok birtokában szakszervezetünk a SZOT és az Országos Munkavédelmi Bizottság támogatásával 1977 óta szorgalmazza a vasúti járművek álló helyzetű kapcsolási technológiájának bevezetését a MÁV és a GySEV területén. Eredményeként 1981. február 31-én a miniszteri értekezlet határozatot hozott az új technológia fokozatos bevezetésére.

A MÁV Vezérigazgatóság által elkészített ütemtervnek megfelelően *három ütemben, az egész hálózatot átfogóan, az új F. 2. sz. utasítás hatályba léptetésével kerül bevezetésre.* Az eddigi kísérleti, illetve bevezetés utáni tapasztalatok azt mutatják, hogy az erőfeszítések elérték a kívánt eredményt: *jelentősen csökkent a járműkapcsolás közben bekövetkezett súlyos tragédiák száma.* Azokon a szolgálati helyeken, ahol már begyakorlottan alkalmazzák ezt a technológiát, súlyos kimenetelű baleset nem fordult elő. Azt hiszem mindenképpen elégedettek lehetünk és legfőképpen azok, akik aggódva tekintettek, illetve tekintenek a számukra új tanulást, begyakorlást igénylő technológia bevezetése elé. Természetes, hogy a téma felvetésétől a közeljövőben várható általános bevezetéséig hosszú út vezetett. Ez az út az emberi életért való aggódás, az újtól való félelem, idegenkedés miatt nehezült. Ehhez hozzájárult egyes vezetők fenntartásos és a már megszokott „bázis"-szemlélete is.

Alapvető kérdésként merült fel, hogy mennyire befolyásolja a kocsirendezői, elegyrendezői munka intenzitását, ha a vasúti járműveket csak akkor kapcsolják össze, amikor azok összetoltan, álló helyzetben vannak? *A teljesítménycsökkenést jósolók elképzelései végül is nem igazolódtak be,* persze ez csak azokon a szolgálati helyeken mondható el, ahol megfelelő szabályozói és szervezési intézkedések kerültek bevezetésre.

Közös akarattal

Sok problémát okozott és okoz a mai napig a vágányhálózat műszaki állapotának helyzete. A műszaki okok miatt saruzhatatlan vágány nehezíti a rögzítő saruk alkalmazását, ezért ezeken a helyeken bizonyos feltételekhez kellett kötni a rögzítő saruk használatát. További nehézséget jelentett a különböző sínrendszerek léte. Megoldás ez esetben is található volt, mégpedig síncsere, megfelelő saru alkalmazásával, illetve szervezési intézkedésekkel. A lehetőségek realizálásánál a gazdasági adottságokat is figyelembe kellett venni, mert az új technológia bevezetése mellett lényegében ez is egy szempont volt.

A hatéves időszakot felölelő kísérletezés eredményeképpen azonban a vasút illetékes vezetői is meggyőződtek arról, hogy az új technológia bevezetése szükségszerű, a dolgozók széles rétegeit érintő munkabiztonsági intézkedés. Ez tükröződött abból az előadásból is, melyet *Egri István,* a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályának vezetője tartott Miskolcon, ez év február 25-én, a munkavédelmi szakemberek számára. Ezen az értekezleten számolt be a helyi tapasztalatokról *Miskolci Sándor* vasútigazgató-helyettes, igazolva azt is, hogy közös akarattal, a dolgozók iránt érzett felelősséggel a vezető és beosztott egyaránt úrrá lehet a jelentkező személyi, tárgyi nehézségeken. Tették ezt azért, mert világosan látták a célt, mégpedig az egészségesebb és biztonságosabb munka megvalósítását.

Kétségtelen tény, hogy a vasúti járművek kapcsolásának összes kérdéseit és a dolgozók teljesnek mondható biztonságát az önműködő kapcsolókészülék bevezetése oldja majd meg. Már 1956-ban felmerült az a kérdés, hogy a további fejlődés az önműködő kapcsolókészülékek alkalmazása nélkül már nehezen képzelhető el. A kapcsolókészülékek kialakításával és műszaki kérdéseivel, az üzembehelyezés üzemi problémáival nemzetközi vasúti bizottságok rendszeresen foglalkoznak. Egységes bevezetése azonban még várat magára.

Nehéz az átállás

Ezért van igen nagy jelentősége a járművek álló helyzetben történő kapcsolási technológiájának. A realitáshoz hozzátartozik, hogy nem teljesen új dologról van szó, mivel a jelenleg még érvényes F. 2. sz. utasítás összesen 18 esetben rendeli el az álló helyzetű kapcsolást, ami gyakorlatilag — ismerve műszaki adottságainkat — a kapcsolási esetek 75 százalékát érinti. *Nyilvánvalóan az új technológia sem ad megfelelő szintű biztonságot a fegyelmezetlen, szabálytalanul munkát végzők számára,* ezért feltétlenül fontos szerepe van a közös — és persze az irányítók — fegyelmező, szabályokat betartató kohéziós erejének. A tolatási műveletek előkészítése, megszervezése ugyancsak lényeges eleme kell hogy legyen e technológiának.

Az eddigi tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy ennek elsajátítása nem könnyű feladat, *különösen nehéz az átállás idősebb korú, nagyobb kocsirendezői múlttal rendelkező vasutas dolgozóknál.* Ezért ők több türelmet és segítséget igényelnek. A fiatalabb, kevesebb vasutas múlttal rendelkezőknél már könnyebb a helyzet, de a lelkesedés, a fiatalos hév néha itt az ő esetükben is rossz tanácsadó.

A segítségnyújtás legalapvetőbb módja az oktatás, a nevelés és a meggyőzés. E területen még igen sok tennivaló van.

Az új technológia alkalmazásánál nem várhatunk gyors eredményt, hiszen begyakorolt, rutinszerű mozdulatokat kell korrigálni. Ám folyamatos meggyőző, nevelő, segítő szándékú ellenőrző tevékenységgel rövidíteni lehet azt az átállási időszakot, mely után a kocsirendezéssel foglalkozók életének és testi épségének fokozottabb garantálása érhető el.

Fekete Attila

Vasutas környezetvédők

Napjainkban a környezet ovasa, védelme világszerte foglalkoztatja az embereket, mert — különösen az iparilag fejlett társadalmak — levegő-, víz- vagy földszennyezéssel jóvátehetetlen károkat okozhatnak a természetben, veszélybe sodorva ezzel a civilizációt. A legtöbb országban törvényekkel védik a természetet. Hazánkban az Országgyűlés 1976. évi II. törvényben az állami politika tennivalói közé sorolta a környezetvédelmet.

A törvény végrehajtására kormány- és ágazati szintű koncepciókat, programokat dolgoztak ki, de a környezetvédelem minden állampolgár kötelessége. A társadalmi szervezeteknek is fontos szerep jut ebben a munkában. A Minisztertanács határozatban kérte fel például a szakszervezeteket, hogy *„a környezetvédelmi célkitűzések megvalósítása érdekében tekintsék állandó, jelentős feladatuknak az emberi környezet védelméről szóló jogszabályok végrehajtásának elősegítését, tegyék meg a feladatkörükbe tartozó intézkedéseket, működjenek együtt a végrehajtáson munkálkodó állami szervekkel és fordítsanak gondot tagjaiknak a környezetvédelembe történő bevonására."*

A szakszervezetek többsége — köztük a Vasutasok Szakszervezete is — a 70-es évek második felétől megkezdte, és tevékenységi körébe iktatta a környezetvédelmet. *Szakszervezetünk a környezetvédelmet érdekvédelmi munkája részének, társadalompolitikai jelentőségének megfelelően kezeli.* A X. kongresszusunk külön határozati pontba rögzítette az ezzel kapcsolatos feladatokat. Többek között leszögezi: „A tervek készítésénél, a beruházások kivitelezésénél és a termelés irányításánál gondoskodni kell a környezetvédelmi tevékenység ellenőrzéséről. A szakszervezeti szervek, a gazdasági vezetők munkájának megítélése során értékeljék és minősítsék környezetvédelmi tevékenységüket is..."

A kongresszus óta eltelt két és fél év igazolta, hogy sikerült a környezetvédelmet társadalmi üggyé tenni. A környezet, a természet védelmét nem lehet csak kizárólag munkakörnyezeti kérdésként kezelni, hanem egy társadalmi méretű program részeként. *Az elmúlt években szakszervezetünk kiépítette a környezetvédők társadalmi bázisát. Ma már több száz szakszervezeti aktivista tevékenykedik a közös ügy érdekében.* Az igazgatóságok területi elhelyezkedéséhez igazodva, választott testületeink mellett környezetvédelmi munkabizottságok is működnek. Ezek a bizottságok nemcsak értekeznek, hanem részt vállalnak a feladatok megoldásában is.

Többek között javaslatokat dolgoznak ki a vasúti gazdálkodó szervek környezetvédelmi tervéhez. Külön munkacsoportok ellenőrzik a munkahelyeket az egészségre káros anyagok, hatások szempontjából. Az elmúlt két és fél év alatt tizenkét tanulmányt készítettek egy-egy konkrét témában. Gyakorlattá vált, hogy a munkavédelmi felügyelők ellenőrzik a szolgálati helyek rendjét és tisztaságát.

A szocialista brigádmozgalom is aktív részese a környezetvédelemnek. Programjukban szerepel a hulladékgyűjtés, fásítás, parkosítás, a munkahelyük egészségesebbé, kulturáltabbá tétele. *A MÁV-nál már hagyomány a minden évben meghirdetett munkahelyi tisztasági akció, amelynek eredményét a vöröskereszt szervekkel szeptemberben értékelik.* Említést érdemelnek a kulturáltabb utazás érdekében tett társadalmi munkaakciók is.

Szakszervezetünk gyümölcsöző kapcsolatot alakított ki a Hazafias Népfront környezetvédelmi bizottságával is. Tavaly novemberben titkárságunk előterjesztésében tárgyalta a bizottság a vasút környezetvédelmi tevékenységét és a további lehetőségeket. A bizottság állásfoglalásban rögzítette a teendőket, amelyek elsősorban a kulturált utazásra, a megszüntetett vasútvonalak földterületeinek hasznosítására, és a vasúti környezetártalmak (zaj- és rezgéshatások) csökkentésére vonatkoznak.

Pásku Jenő

★

A környezetvédelem érdekében kifejtett tevékenységért a SZOT és a Hazafias Népfront a környezetvédelmi világnap alkalmából ebben az évben több vasúti szolgálati helyet és főnökséget részesített elismerő oklevélben. Oklevelet és pénzjutalmat kapott *Kistelek állomás, a nyíregyházi vontatási üzemegység, a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem, a Szombathelyi Járműjavító Üzem és a veszprémi vontatási üzemegység.*

Ugyancsak a környezetvédelmi világnap alkalmából *Koszorús Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára Szécsényi István kitüntető plakettet kapott. *Dr. Mayer József* és *Tilly Károly,* a központi vezetőség környezetvédelmi munkabizottságának tagjai pedig a Kiváló Társadalmi Munkás elismerő jelvényt vehették át.

AZ ÁB AJÁNLATA

Kiegészítő biztosítás — értékes vagyontárgyakra

Az Állami Biztosító adatai szerint az elmúlt évben 6214 betörést jelentettek be Magyarországon, a kár 45 millió forint volt, ennek 75 százalékát ékszer, műérték és egyéb drága holmik tették ki.

Az óvatosság, a megfelelő biztonsági zárak alkalmazása sok kellemetlenségtől óvhatja meg az értékesebb tárgyak, gyűjtemények tulajdonosait. A statisztikák alapján azonban a kockázat — a betörők oldaláról nézve a kísértés — a jelek szerint így is igen nagy.

Mit tehet az, aki értékes vagyontárgyakkal rendelkezik? Erről a biztosító illetékes szakemberei a következőket mondták:

— Még mielőtt a műértékbiztosítás feltételeiről, előnyeiről szólnánk, meg kell említeni, hogy az 1976. január 1. után kötött lakásbiztosítások alapján *50 ezer forintos értékhatárig ezek a vagyontárgyak biztosítva vannak.* A gyakorlat azonban azt mutatja, hogy sokszor egyetlen műtárgy, kép vagy gyűjtemény ennek a többszörösét éri. A teljes anyagi védelmet tehát az óvintézkedések mellett csak a műértékbiztosítás teremtheti meg.

— Önálló vagy kiegészítő módozatról van szó?

— Akik 1976. január 1. után kötöttek valamilyen lakásbiztosítást, ennek kiegészítőjeként vehetik igénybe a műértékbiztosítást.

— A kötvényfeltételek szerint mit tekintenek műértéknek?

— *Ilyennek minősülnek a tudományos vagy gyűjtőértékkel bíró tárgyak, művészi alkotások, gyűjtemények stb.* Ide soroljuk ezen kívül a számottevő egyedi értéket képviselő festményeket, szobrokat, gobelineket, az olyan porcelánokat, bútorokat, amelyek a származás vagy az előállítás idejét figyelembe véve a jelenlegi vagy eredeti előállítási értékük többszörösét képviselik. *Lehet műérték-biztosítást kötni kézírásos kódexekre, bélyeggyűjteményre, pénz-, érem- és könyvgyűjteményre, nemesfémekre, antik ezüsttárgyakra, ékszerekre stb.*

— Ki értékeli fel ezeket a tárgyakat?

— A biztosítás felvételét az Állami Biztosító szakembere a műgyűjtő lakásán végzi el. Itt jegyzéket készít a biztosítható műértékekről, ezek együttes valóságos értékét azonban az ügyfél határozza meg. Ha egy műértékkel bíró tárgy értéke 15 ezer forint felett van, akkor azt egyedi megnevezéssel és értékmeghatározással veszik nyilvántartásba. Amennyiben ez nem történik meg, a károsodott tárgy valóságos értékétől függetlenül a kártérítés a 15 ezer forintot nem haladhatja meg. *A műértékbiztosítás évi díja egyébként a bejelentett érték összegének 1,5 ezreléke.* A biztosító a műérték-biztosításokat a titkos szolgálati iratok szabályai szerint kezeli.

—A műtárgyak értéke időről időre változhat, mi a teendője az ügyfélnek ezzel kapcsolatban?

— A műtárgytulajdonosoknál általános gyakorlat, hogy gyűjteményüket szaporítják, esetleg eladják, és teljesen természetes az is, hogy egy bizonyos idő eltelte után ezek értéke rendszerint nő. Erre tekintettel azt tudjuk tanácsolni, hogy ügyfelünk bizonyos időközönként keresse fel a lakóhely szerint illetékes Állami Biztosító fiókját, hogy ott az esetleges értékmódosítást elvégezhessék.

Figyelem, balesetveszély!

Ezzel a címmel munkavédelmi vándorkiállítás nyílt május 26-án a Keleti körzeti üzemfőnökség műszaki kocsiszolgálatának kultúrtermében. A megnyitón részt vett *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára.

A kiállítást *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Elmondotta, hogy a MÁV-nál az utóbbi évben általában csökkent a munkahelyi balesetek száma, ám ez mégsem megnyugtató, mert a súlyos, illetve a halálos balesetek szaporodtak. A jövőben tehát fokozottabb gondot kell fordítani a megelőzésekre, a veszélyforrások mellett senkinek sem szabad szó nélkül elmenni.

A résztvevők ezután megtekintették az ötven színes és fekete-fehér fotókból álló kiállítást, amelyről túlzás nélkül elmondható, hogy megérdemli az impozáns jelzőt.

Az ott látható képek többnyire a nagy, közfeltűnést keltő balesetek utáni állapotokat ábrázolják. Vannak köztük olyan felvételek is, amelyeken kaszkadőrök rekonstruálnak egy-egy megdöbbentő tragédiát. Ilyen többek között, amikor egy sarus, a megfutamodott kocsi alá akarta tenni a sarut vagy amikor az egyik vasutas a felsővezeték alatt álló tartálykocsira mászott fel és gyufával akarta ellenőrizni, mi van a tartályban. Az előbbi a kezével, az utóbbi pedig életével fizetett könnyelműségéért.

A kiállítás színvonala mellett szól még az is, hogy az összeállítók valamennyi képet jól olvasható, tartalmas magyarázó szöveggel látták el. Így a bemutató figyelmes megtekintése, akár egy baleseti oktatással is felér.

A bemutató anyagát június 3-tól *Kelenföld* állomáson, azután *Székesfehérváron. Győben,* s majd folyamatosan az ország valamennyi nagyobb állomásán láthatják az érdeklődők, akik remélhetően többen lesznek, mint a premieren voltak.

(séra)

A megnyitó résztvevői megtekintik a kiállítást
(Laczkó Ildikó felvétele)

Brigádok a mozgássérültekért

Hazánkban a mozgássérültek száma becslések szerint eléri a 400 ezret. Rehabilitációjuk, a társadalomba való beilleszkedésük, szakmai átképzésük, sportolási, kulturális lehetőségük megteremtése csak társadalmi összefogással lehetséges. A mozgássérültek nemrég alakult egyesületei koordinálják, segítik ezt a munkát, de szükség lenne egy rehabilitációs központra is.

Az *Országgyűlés Egészségügyi Bizottsága* egyetért a rehabilitációs központ létrehozásával. A főváros erre a célra a XIV. kerületben jelölt ki telket. Több vállalat a kivitelezéshez ígért segítséget. A beruházás fővállalkozója a FŐBER lesz. A létesítmény előreláthatóan 130 millió forintba kerül, de csak társadalmi összefogással valósítható meg. Ezt az ország *Széchenyi István* szocialista brigádjai kezdeményezték abban a reményben, hogy más brigádok is csatlakoznak ehhez az akcióhoz. (Hazánkban 220 Széchenyi brigád van, ebből 22 a vasútnál tevékenykedik.)

A MÁV Tervező Intézet 64 szocialista brigádja már csatlakozott a Széchenyi brigádok kezdeményezéséhez, és tanácskozáson döntöttek arról, hogy a kommunista műszakokért járó bér 25 százalékát a rehabilitációs központ építésére ajánlják fel. *A MÁVTI brigádjai május 18-án 28 140 forintot utaltak át a rehabilitációs központ építésére,* az idén tartott kommunista műszakért járó bérből.

Új szociális létesítmény Mátészalkán

A mátészalkai csomóponton elkészült az új szociális létesítmény. Az impozáns épületben kapott helyet az üzemorvosi és fogorvosi rendelő, valamint a modern üzemi konyha. A második emeleten helyezték el az oktatási központot, ahol többek között vonatvezetői, vonatkezelői és személypénztárosi képzés folyik. A legfelső szinten található kényelmes laktanyaszobákban nyugodtan pihenhetnek a vasutasok.

A SZERVEZÉS MÁR MEGKEZDŐDÖTT

Az elnökség fontosnak tartja a tisztségviselők tervszerű képzését

Szakszervezetünk elnöksége április 21-i ülésén hozott határozatával — az eddigi gyakorlattól eltérően — közel két hónappal korábban indította a szakszervezeti választott társadalmi tisztségviselők 1983/84-es oktatási évben való képzésének előkészítését, szervezését.

A szakszervezeti tisztségviselői oktatás-képzés ebben az évben is a már hagyományos oktatási formák keretében történik: *bentlakásos, levelező, levelező előkészítő és munkahelyi „esti" tanfolyamokon.* Ezeken közel húszezer választott tisztségviselő vesz részt. A tisztségviselők képzésének célja a szakszervezeti ismeretek elsajátítása, annak gyakorlati alkalmazása, a tájékozottság kiszélesítése, a politizálási készség kifejlesztése.

Az oktatás-képzés valamennyi formájában ügyelni kell arra, hogy a tananyagok feldolgozása a helyi sajátosságokra épüljön. A konzultációk során fokozni kell az aktivitást. A munkahelyi tisztségviselői tanfolyamok tématervét — a központi javaslatok figyelembevételével — *az szb-knek kell elkészíteni és testületi ülésen tárgyalni.* Fontos szerepet tölt be a munkahelyi tanfolyami képzés, az úgynevezett bizalmioktatás. Az elnökség fontosnak tekinti ezt az oktatási formát, és a vele szemben támasztott tartalmi-formai követelményeket továbbra is fenntartja.

A bizalmiakat, főbizalmiakat, helyetteseiket, valamint a szocialista brigádvezetőket és a velük partner gazdasági vezetőket az 1983/84-es oktatási évben is együtt és havonként folyamatosan kiscsoportokban kell felkészíteni, tájékoztatni.

A bizalmitanfolyamok jól szolgálják a vezető-irányító munkát és a dolgozók felkészítését a döntésekre. A munkahelyi bizamitanfolyamok szervezésében még ma is eltérő gyakorlat valósul meg. Sokan a helyi sajátosságokra hivatkoznak. *A bizalmiak utaztatással járó összehívása helyett az oktatást a munkahelyeken kell szervezni.* A 20-30 tagú oktatási csoportok előadóinak meg lehet kérni a főbizalmiakat, vagy a helyi gazdasági vezetőt is.

A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy az előadókat folyamatosan ellássa friss információkkal, írásos anyaggal, ugyanakkor az oktatásokon elhangzott észrevételeket, javaslatokat az szb-nek kell értékelni és a szükséges intézkedéseket megtenni. *Az elnökség fontosnak tartja a munkahelyi oktatást, sőt erősíteni szeretné annak demokratikus fórum-jellegét.* Ezért az eddiginél is többet kell törődni a megjelenéssel, a közérdeklődésre számot tartó témák szélesebb körben való tárgyalásával.

A munkahelyi tanfolyami képzés szervezése tehát nagy felelősséget jelent, folyamatos ellenőrzést kíván a szakszervezeti és oktatási bizottságoktól, valamint a főbizalmiaktól egyaránt.

A tisztségviselők közül többen szb-tagok, munkabizottságok vezetői, vagy főbizalmiak. Ők bentlakásos tanfolyami alap-, illetve továbbképzésre kötelezettek. Az új tisztségviselőt egyszer alap, egyszer pedig továbbképzésben kell részesíteni.

A tanfolyamterv időbeni kiadása lényegesen segítheti a beiskolázás szervezését a munkahelyeken, hiszen így már hónapokkal korábban közölni lehet a tisztségviselővel, hogy mikor és hol kerül sor a továbbképzésre. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a beiskolázást sok szolgálati helyen az utolsó napig halogatják. A bentlakásos tanfolyamterv alapján a szakszervezeti bizottságok egyeztetni tudják elképzeléseiket a gazdasági vezetőkkel és a beiskolázásra kijelölt tisztségviselőkkel.

Az szb-knek a beiskolázás előtt és után is konzultálni kell a hallgatókkal a képzés fontosságáról és a gondokról is. Az oktatás, a képzés (beleértve a munkahelytől távol töltött napokat is) sok pénzbe kerül. *Nem mindegy tehát, hogy kiket küldenek tanfolyamra és hogyan hasznosítják a munkahelyeken a tanfolyamon részt vett dolgozók ismereteit a termelő és a mozgalmi munkában.*

Szakszervezetünk középirányító és munkahelyi bizottságainál júniusban és júliusban készülnek az 1983/84-es oktatási évre vonatkozó ütemtervek. Fontos feladat, hogy ezt — a központi elvek és a saját tapasztalatok alapján — időben készítsék el az ezért felelős bizottságok.

Hegedüs Károly

A pécsi fúvószenekar első önálló koncertje

Fesztiválok, találkozók, külföldi vendégszereplések, alkalmi fellépések, után önálló hangversenyt adott a pécsi vasutas fúvószenekar. Május 17-én, a megyeszékhely ifjúsági házának színháztermében nyolc koncertdarabbal mutatkoztak be a közönségnek. *Nagy Viktor* karnagy vezényletével *Händel-, Rachmaninov-, Hidas*-művek hangzottak el az egyórás műsorban, nagy sikerrel.

Az ötventagú zenekar fennállásának fontos állomása volt ez a hangverseny. Korábban vasutas és városi ünnepségeket színesítették indulóikkal. 1980-ban került Nagy Viktor zenetanár az együttes élére, aki új „vágányra" tette a vasutas gárda zenei életét. Koncertdarabokat, igényesebb, korszerűbb műveket kezdtek próbálni a napi munka mellett, s most az önálló koncerten bizonyították felkészültségüket. Az élet furcsa játéka úgy hozta, hogy ezen az esten Nagy Viktor utoljára dirigálta az együttest. Tanulmányai — zenei rendezőnek készül — a fővárosba szólítják. Helyét *Neumayer Károly* vette át, aki a Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskola pécsi tagozatán tanít. A koncert végén, a jelképes karmesteri pálca átadása után, *Halmay Árpád*, a területi szakszervezeti bizottság titkára ajándékaki, meleg szavak kíséretében búcsúztatta a leköszönő karnagyot.

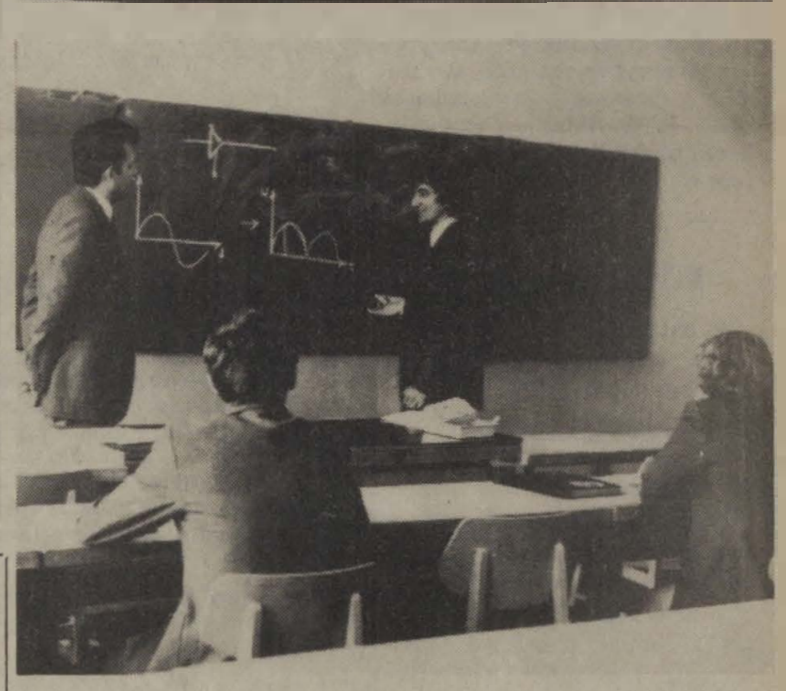
Németh Tibor

Vizsgáznak a főiskolások

Az elmúlt napokban a Győri Közlekedési Műszaki Főiskolán is megkezdődött az év végi vizsga- és beszámolási időszak. Ebben a tanévben 1079 nappali tagozatos hallgatója van a főiskolának. A vasúti szakon 20 hallgató fejezi be tanulmányait, és sikeres vizsga esetén szerez vasúti szakmérnöki diplomát.

A felvételek a vizsgaidőszak napjaiban készültek Győrben.

1. kép: A tanulmányi épületegyüttes



2. kép: Geológiai vizsga a közlekedésépítési szakon

3. kép: Vasútüzemi szakos hallgatókat vizsgáztat Kiss László adjunktus

4. kép: Búzás Miklós mérnök előkészíti a mérőasztalokat a délutáni gyakorlati mérésekhez

5. kép: A kollégium 300 személyes önkiszolgáló étterme délidőben

(Laczkó Ildikó képriportja)

HALLOM, HALLOM, CSAK NEM ÉRTEM

Hallom, hallom, amit mondanak (hogyne hallanám; a dobhártyám ép, a fülkagylóm — úgy mondják — szépen formázott), csak nem értem... pedig értetlennek sem érzem magam. Azt mondják: én-te-ő-mi-ti-ők rosszul dolgoztunk, ezért nekem-neked-neki-nekünk-nektek-nekik mostantól másként kell dolgozni. Mivelhogy én-mi dolgoztunk volna már tegnapelőtt kiskedden is jól — mondják —, ha te-ő-ti-ők szállítottatok volna a kallantyúgyártáshoz billentyűt, de billentyű nélkül nincs kallantyú. Akkor mi van? Más. De az a más nem tűri meg a nyomdafestéket. Mondanám: hohó, csakhogy a billentyűhöz csellentyű is kell, de nincs, mert a csellentyűgyáriak szerint nem lehet a csellentyűt kallantyú nélkül megmunkálni. Ha tehát nincs kallantyú, nincs és nem is lesz csellentyű, amíg viszont nincs csellentyű, nem lesz billentyű sem, billentyű nélkül viszont nem nyomdaképes az egész.

Elolvasom, amit eddig leírtam, hátha így jobban megértem. Látom, látom, amit leírtam (hogyne látnám; a szemem ép, s az olvasószemüveg sem sok dioptriás), s ha így, folyamatosan le tudtam írni, arra következtethetek, hogy tulajdonképpen értem. Addig értem is, hogy nincs se kallantyú, se billentyű, se csellentyű, azt is megértem, hogy az egyik azért nincs, amiért a másik sincs (márpedig az egyiknek a másikba be kellene gyűrűznie), de azt is tudom, hogy bár az sem világos, mi volt előbb: a tyúk vagy a tojás — mégis van tyúk is, meg tojás is. Igaz: a tyúkok nem magyarázkodnak, hanem tojnak. A tojásokból pedig, annak rendjemódja szerint kikelnek a kiscsibék. Hogy azt követően mit csipognak, azt megint nem értem, de számomra teljesen közömbös — a csibékből ugyanis, csipogjanak bármit, tyúk, vagy kakas lesz, függetlenül attól, hogy kukoricán vagy tápon nevelkednek. A tyúkból pedig Újházy-leves lesz, pörkölt, paprikás — vagy valuta.

Az ám, de ha nincs valuta! — mondják. S már ismét hallom: valuta nincs, importkorlátozás van. Ez idáig világos. De az már kevésbé, hogy miért akadozott a kallantyú-billentyű-csellentyű ellátás, amikor még nem volt importkorlátozás... s különben is, minek importanyag e három fontos szerkenytűhöz, amikor minden összetevője itthon, honi anyagból is előállítható. Kezdem gyanítani, hogy mégis én vagyok az értetlen: azért kell az importanyag, mert anélkül nem lehetne a hiányára, s a hiányt okozó korlátozásra hivatkozni... És mégsem értem. Ha ugyanis a kallantyúgyártóknak meg a többieknek az a dolguk, hogy kallantyút és egyebeket gyártsanak — ebből élnek... pontosabban fogalmazva ebből kellene megélniük — akkor miért nem a megoldást keresik, miért inkább a kibúvókat? S ráadásul: ha nem a kallantyúgyártásból élnek, akkor miből élnek? Jó, addig világos, hogy aki a bérüket számfejti (ami a kallantyúgyártásért jár-na), az bérszámfejtésből él. Azt is értem, hogy aki a szociális helyiségeket kitakarítja utánuk, az a takarításból él. Azt is tudom, hogy a kallantyúgyártók külön-külön mind rendes, becsületes emberek, akik igyekeznek munkahelyükről nem elkésni, s arra is ügyelnek, hogy távozáskor ne bélyegezzenek korábban, mint amikor dukál... csak éppen arra a fránya kallantyúra volna szükség, hogy legyen csellentyű, ami nélkül — mint tudjuk — tán' sose lesz billentyű, ami viszont a kallantyúhoz kell, hogy csellentyű is legyen, s mindebből teljék tyúkra is, tojásra is.

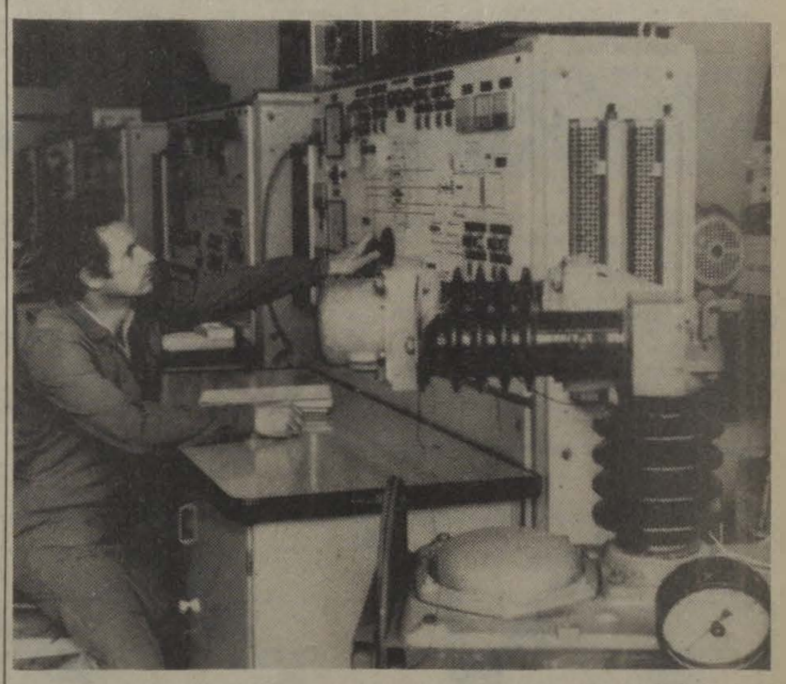
Azt mondják a szillantyúgyártók, hogy ők gyártanák a nagy fontosságú szillantyút, még többet is, mint ma, hisz igény van iránta — de nincs elég emberük. Mondom az egyik kallantyúgyártónak: komám, szükség volna rád a szillantyúfőüzemben. Nem oly ördöngős munka az sem, hamar belejönnél. Megvakarja kobakját a koma, akkurátusan vakarja, ahogy azt komoly megnyilatkozások előtt illik, még a homlokát is öregessé redőzi, majd kimondja: nem úgy van az! Merthogy már a papája, sőt a nagypapája is a kallantyúból tartotta el — ha nem is mindig fényesen, de tisztességgel — népes családját. Neki azt mondták (és tényleg azt mondták!), hogy „légy hű mindhalálig", ő pedig hű, mert szereti a kallantyút is, meg a többi komát is. Mondom neki ismét: de most, a mai helyzetben, ami ugye helyzet a javából, a szillantyúra volna nagyobb szükség, s ott adva a lehetőség, tán' még a kereset is nagyobb lenne. Erre meg azt válaszolja, hogy neki azt mondták (és tényleg azt mondták), hogy nem minden a pénz. Tiszteli a szillantyúgyártókat... de marad. Előbb-utóbb csak-csak érkezik billentyű, s akkor szorgosan gyárthatja megint a kallantyúkat. Talán még a korábbinál is korszerűbb, mert ért ő az idők szavából, és tudja, hogy a tegnapinál már ma is korszerűbb kell, nem hogy holnap.

Szóval ő jól dolgozna, ha ők is jól dolgoznának, de mert ők nem dolgoznak jól, egyebet nem tehet, mint hogy ostorozza őket. Ostorozzuk együtt, mi őket: egységben az erő!

Hallom, hallom, hogy egységben az erő — mi több értem is. De a koma vajon értitudja-e, hogy az „ők" is „mi" vagyunk. Ha pedig mi, valamennyien — én-te-ő-ti-ők — egységet alkotunk..., akkor végképp nem értem. Mit nem értek? Azt nem értem, hogy ha mi gyártjuk, és nekünk kell — akkor miért nincs se kallantyú, se billentyű, se csellentyű. Mert kedves jó komáim, ez itt a lényeg.

Érthető?

Fo To



SAKK

Tíz mérkőzés — tíz győzelem

1978 óta május 28-án tizedszer találkozott egymással, nemzetközi csapatmérkőzésen Budapesten, a *Vasútépítő Törekvés* és az *Askö Amstetten Schachverein* (Ausztria) sakkcsapata. A csapatok 1978 óta, évente kétszer találkoztak Budapesten, illetve Ausztriában. Mind a tíz mérkőzést a magyarok nyerték.

A jubileumi mérkőzés utáni ünnepségen mindkét csapat vezetői e sportkapcsolat további erősítése mellett foglaltak állást.

Észt öttusázók a Szolnoki MÁV-MTE-nél

A Szolnoki MÁV-MTE öttusaszakosztálya vendégeként május 4—10. között hazánkban tartózkodott *az észt öttusa-válogatott*. A csapat részt vett a Székesfehérvári Volán nemzetközi öttusaversenyén. Rajtuk kívül lengyel és osztrák öttusázók is indultak és valamennyi hazai szakosztály képviseltette magát. Az észtek 15 757 ponttal biztosan nyerték a csapatversenyt. Az egyéni versenyben az első 10 között végeztek. A Szolnoki MÁV-MTE fiatal versenyzője, *Szilágyi István* a 22. helyezést érte el.

Lövészverseny

A hatvani vasúti csomópont MHSZ-lőterén — a szervezet megalakulásának 35. évfordulója tiszteletére — lövészversenyt rendeztek kispuska- és pisztolyszámokban.

A körzeti üzemfőnökség és a hatvan—füzesabonyi pft-főnökség tartalékos klubjai egy-egy négytagú csapattal indultak. A csapat és az egyéni verseny első három helyezettje oklevelet és tárgyjutalmat kapott.

Kőbányán, a nagyok árnyékában

PILLANATKÉPEK A TÖREKVÉS SE ÉLETÉBŐL

A Törekvés SE sporttelepe Kőbányán szinte elbújik a Ganz-MÁVAG, a Spartacus sportkombinátjai mellett. A régi tornaterem előtt atlétikai pálya, két teniszpálya, mellettük a jobb napokra emlékező most is elsőosztályú gyepszőnyegű futballpálya. Elöl a kerítés mellett kék tetős épület, a tavaly átadott edzőcsarnok.

Boér Béla 1952-től áll a Törekvés élén. Boldogan vezet körbe a csarnokban. Az öltözőket mintha csak tegnap adták volna át, minden ragyog a tisztaságtól. Látszik, hogy sokat tettek azért, hogy végre fedél legyen a teremsportokat űzők feje felett. A megnyitóra pedig már csak a dicsőségtáblák emlékeznek; a szakosztályok legjobbjai mosolyognak a fotókról. A zene ismét becsal minket a tornaterembe: az alig iskolássá cseperedett lányok szorgalmasan gyakorolnak, bemutatóra készülődnek.

ELMOZDULNI A MÉLYPONTRÓL

— *A művészi torna nálunk egyelőre csak a tanfolyamok szintjén működik* — mondja az elnök. — *A résztvevők térítést fizetnek. Különben nem lenne miből eltartani saját sportolóinkat. De most már alig titkolt vágyunk, hogy a karate mintájára ez a sport is átalakuljon szakosztállyá.*

Boér Béla nem szívesen mesél a múltról — legalábbis az utóbbi néhány évről. Amikor korszerű csarnok híján éppen a hagyományos sportok, az ökölvívás, a birkózás került a mélypontra. A szakosztályok létszáma aggasztóan csökkent, s az eredmények is elmaradtak a várakozástól.

— *Mindig csak igértük, lesz csarnok, lesz hely mindenkinek. Hiszen tíz szakosztály egy teremre mégiscsak sok. A kevesebb edzés, a rosszabb körülmények miatt csak a legkitartóbbak maradtak meg. De most már ismét növekedett az igazolt sportolók száma.*

— És az eredmények?

— Arra még várhatunk két-három évet.

A Törekvés sportolói valóban kevésszer álltak az utóbbi időben a hazai és külföldi versenyek rivaldafényében. Számottevő eredményt csak a sakkozók értek el, akik felküzdötték magukat az NB I-be, a gátfutók — *Mester Miklós* és *Szekeres Sándor* — mindketten válogatottak.

— A Törekvés kis egyesület. Kevés a pénzünk, viszonylag szűkösek a körülményeink. Mégis sok fiatalt nevelünk. Sajnos, az aranyjelvényes sportolóinkat, ahogy föltünnek, már el is viszik a nagyobb egyesületek.

A Törekvés belátható időn belül nem nyeri vissza régi fényét a magyar sportéletben. Pedig volt idő, amikor nemcsak a labdarúgók hoztak számtalan dicsőséget a kék-fehér színeknek; Boér Béla maga is többszörös magyar birkózó bajnok, segítőtársa, az atlétikai szakosztály vezetője. *Kővári Rudolf* is sokszor nyert bajnokságot a maratóni futásban, s a tájfutók dicsőségét is számtalan értékes serleg őrzi a vitrinben. Igaz, akkortájt egészen más volt a vasút és az egyesület kapcsolata. Az utánpótlást a vasútnál szakmát tanuló fiatal fiúk és lányok adták; erről a széles bázisról táplálkozott az élsport. Oly szorosan összefonódott a vasút és az egyesület, hogy a Törekvés sporttagsági igazolvány belépőt jelentett az akkor csak álmodott vasúti szolgálatra. Sajnos, manapság az utánpótlás nem az Északi Járműjavító csarnokaiból jön.

MINDEN HÉTFŐN NYITOTT KAPUK

— Valóban más a kapcsolatunk az Északi Járműjavítóval — mondja Boér Béla. — Bár az üzemtől most is jelentős támogatást kapunk, dolgozói közül sokan patronáló tagjaink. A Törekvés pedig szó szerint kinyitotta a pálya kapuit a járműjavító dolgozói előtt. Minden hétfőn övék délután a pálya, azt csinálnak, amihez éppen kedvük van. A tanfolyamainkat pedig nemcsak a dolgozók, hanem a családtagjaik is ingyen látogathatják. A magunk sajátos eszközeivel így próbáljuk szolgálni a tömegsportot. A KISZ negyedévenként tömegsportnapokat rendez nálunk.

— A lehetőség tehát adott. Vajon hányan élnek vele?

— *Ha azt mondom kevesen, akkor ez nem a teljes igazság.* Az Északi Járműjavító területén társadalmi munkában építettünk egy mini labdarúgópályát. A fiatalok ott fociznak a munkaidő után. A sportnapok alkalmával hetvenen-nyolcvanan jönnek ki a pályára.

— És igénybe veszik a hétfői ingyenes mozgást?

— Elsősorban a teniszpályák után nagy az érdeklődés. De nem tudunk mindenkinek pályát adni, mert két teniszcsapatunk vesz részt a bajnokságban. Néhányan kijönnek kocogni, a tornateremben viszont ritkán találkozom „műkedvelőkkel".

A KÖRNYÉKEN IS TOBOROZNAK

A tömegsport egyébként a tizedik szakosztálya az egyesületnek. Nemcsak az Északi Járműjavító dolgozóinak, hanem a környék lakóinak is lehetőséget teremtenek — leginkább a hétvégeken — az aktív pihenésre. Nem rajtuk múlik, hogy ritkán kopogtatnak a kapun labdát, tornaszert kérve.

— Néhány hónapja levelet írtam a környék általános iskoláiba, s arra kértem az igazgatókat, üljünk le, beszéljük meg, hogyan tudnánk egymáson segíteni. Mit gondol hányan jöttek el?

— Hát . . .

— Egyetlen egy sem, csak egy testnevelőtanár. Aztán a kerületi pártbizottság közbenjárására kezdték el a gyerekeket ideküldeni. Most már öt kiemelt általános iskolában figyeljük: *hol bukkan föl egy új tehetség.*

Boér Béla hosszú távra tervez, pedig jövőre nyugdíjba készül.

— Az egész életemet a Törekvésben töltöttem el. Harmincegy esztendeje vagyok elnök. Belefáradtam. De azért később sem fogok elszakadni az egyesülettől.

Lakatos Mária

A gödöllői dombokon rendezték a nemzetközi tájfutó Vasutas Kupát

A 34. Nemzetközi Vasutas Kupa és Csik Judit tájfutóversenyt hagyományosan a Törekvés SE tájfutó-szakosztálya rendezte *Babatpuszta* térségében. *Gödöllőn* az Agrártudományi Egyetem helyiségeiben gyülekezett a közel 1200 induló, közöttük 130 külföldi futó, hogy 27 korcsoportban mérjék össze erejüket 9 éves kortól egészen az 50 év feletti senior korosztályig.

Az induló 79 klub versenyzői — egyéni és csapatversenyben — kemény küzdelmet vívtak egymással. A külföldiek ez alkalommal a *Szovjetunióból, Csehszlovákiából, Ausztriából,* az *NDK-ból,* és az *NSZK-ból,* valamint *Svájcból* érkeztek a versenyre.

A vasutasklubok közül a svájciak voltak a legeredményesebbek, mert egy első és két harmadik helyezéssel, valamint 1 csapatgyőzelemmel tértek haza. Jól szerepelt a *Szegedi Vasutas SE* is. 1 első, 1 második egyéni helyezéssel, míg csapatban az F 21B kategóriában ezüst és az F 17B-ben pedig bronzérmet nyertek. Hasonlóan eredményes volt a Szentesi VSE. Egyéniben egy ezüst, és egy bronzérmet szereztek, csapatban pedig N 13B-ben második helyen végeztek. A *Szombathelyi Haladás* versenyzői két első, és egy második egyéni helyet harcoltak ki, csapatban pedig egy első (F 13B) és F 11C-ben egy harmadik helyhez jutottak. A *Törekvés* egy aranyat nyert, csapatban viszont az F 13C-ben lett ezüstérmes. A *Bp. MÁV* F 10C-ben szerzett egyéni aranyat.

A győztesek plakettjeit, tiszteletdíjait a vasutas szakszervezet, a MÁV Északi Járműjavító és a klub vezetői adták át az új gödöllői sportcsarnokban.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A három összhangja elengedhetetlen. 12. Az asztácium vegyjele. 13. Mértani test. 14. Kevert tinó. 15. Kimondott betű. 16. Dunántúli község. 18. Agyagból égetett hangszer. 20. Ruhát tisztít. 21. Parancs, tilalom. 23. Ide a tetejére. 24. . . . artis, szabályszerűen (latin). 25. Takarmánygabona. 27. Női név. 28. Nem szelíd. 29. Szemlencse. 31. Sín. 33. Iparos. 36. Zoli tulajdona. 37. Félig bundáz. 38. Énekel. 41. Férfinév. 42. Nomád törökök sátortábora. 43. A gyertya alapanyaga. 45. Kabin, végek nélkül. 46. Sál szélei. 47. Ellentétes kötőszó. 48. Építőanyag, névelővel. 49. Végtelen orr. 51. Azonos betűk. 52. A Dráva mellékfolyója. 54. Gárdonyi regénye. 55. Kimondott betű. 57. Kerek szám fordítottja. 59. Héberben az első betű. 60. Juttat. 61. Magyar Államvasutak. 63. Vezényel. 65. Latin üdvözlés. 66. Elevenen. 68. Veszprém megyei település. 69. Idom.

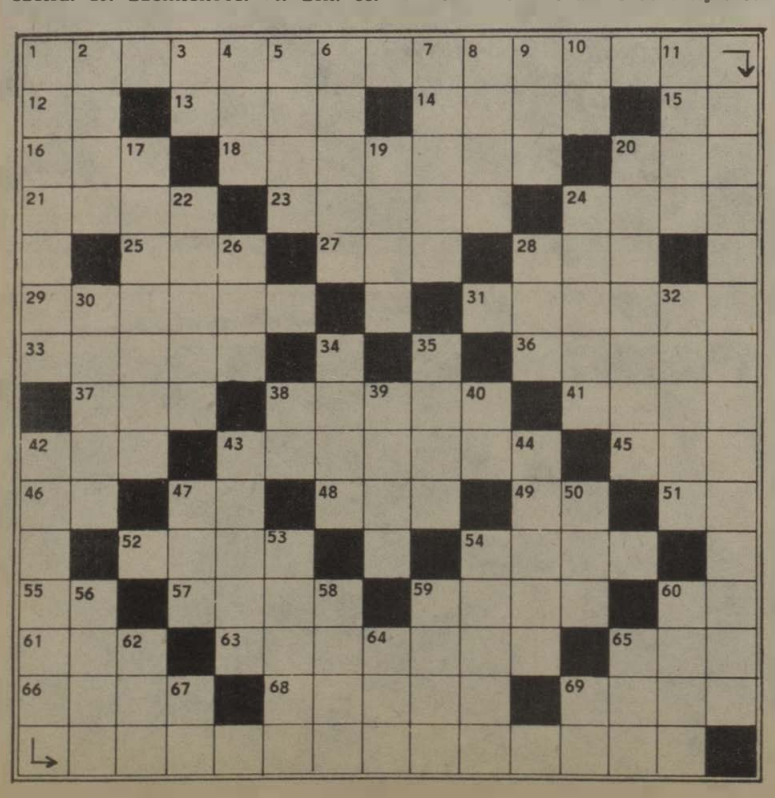
Függőleges: 1. Hindu törzs Dekkánban. 2. Szitok. 3. Téli sport. 4. Állami bevétel. 6. Becézett orvos. 7. Végzet, sors (görög). 8. Kiürítené a poharát. 9. Vissza: a varrószerszám. 10. Zamat fordítottja. 11. Kevert gomb. 17. Rámolik. 19. Szórakoztató műsor. 20. Érem, kitüntetés. 22. Futását Vörösmarty énekelte meg. 24. Afrikai főváros. 26. Mulatóhely. 28. Keret. 30. Szédül. 32. Görög mitológiai alak. 34. Gabonaőrlemény. 35. Székely nemes volt. 38. Orosz helyeslés. 39. Szobabérlő. 40. Római 51. 42. Az oktatásnak ez is feladata. 43. Heves megyei község. 44. . . . Alfréd (1833—1896), a dinamit feltalálója. 47. Maga után von. 50. Jó Buda testvére. 53. Fehérnemű, névelővel. 54. Kevert lámpa. 56. Község Borsod megyében. 58. Csavar. 59. Kutyafajta. 60. Miskolc hegye. 62. Három római szám. 64. Tejtermék. 65. Fölé ellentéte. 67. Kimondott betű. 69. Rangjelző.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 42.

Beküldési határidő: 1983. július 1. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A személyszállítás éve. A munkahelyi demokrácia bővítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Durai Lászlóné, Hatvan, Szabadság u. 9..; Szilágyi Béla, Gyula, Villa u. 12.; Ferkó Gyula, Kemecse, Vasút u. 7.; Forgács József, Belezna, Petőfi út 73.; Farkas Jenőné, Veszprém, Wartha Vince út 26/A.



Sakkverseny Pécsett

A szellemi sport legjobbjai találkoztak április 16-án Pécsett, hogy megküzdjenek egymással. A tömegsport keretében hirdetett országos vasutas sakkversenyre hat csapat érkezett a mecsekaljai városba. *Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szombathely* és *Záhony* háromtagú csapatai küzdöttek az elsőségért.

A győzelmet a szombathelyi csapat (*Huszár Jenő, Pálmai Miklós* és *Tóth Ernő*) szerezte meg. Második *Miskolc*, harmadik pedig *Debrecen* lett. A vasutas sakkozók jövőre Szombathelyen találkoznak majd.

N. T.

Irodalmi délután a Törekvésben

A vasutas-szakszervezet Törekvés Művelődési Központjának (Budapest, X., Könyves Kálmán krt. 25.) irodalmi köre június 20-án, 16 órakor Sínek mentén címmel irodalmi délutánt rendez. Az esten a ferencvárosi vasutasok művelődési központja irodalmi színpadának tagjai vasutas írók és költők alkotásait mutatják be. Bevezetőt mond dr. Mészöly Ferenc, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára.

— **Kirándulás.** A szombathelyi vasútüzemi párt- és KISZ-bizottság május 31-én kirándulást szervezett Csehszlovákiába az aktivisták részére. Az 50 tagú csoport többek között megismerkedhetett Pozsony nevezetességeivel.

— **Véradás.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt alapszervezete a közelmúltban véradónapot rendezett, amelyen 95-en összesen 32 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Szb-értekezlet.** A hatvan—salgótarjáni pft-főnökség szakszervezeti bizottsága kihelyezett értekezletet tartott az isaszegi I-es főpályamesteri szakaszon. A napirendi pontok között a munkavédelmi szabályzat helyi függelékének és a közművelődési bizottság feladatainak megtárgyalása szerepelt.

— **Nyugdíjas bizalmiak Budapesten.** A győri önálló nyugdíjas csoport bizalmiai 25-én egynapos jutalomkiránduláson vehettek részt a fővárosban. A résztvevők megtekintették Budapest nevezetességeit és múzeumait.

— **Néptáncfesztivál.** Szolnokon rendezték a XI. néptáncfesztivált, amely május 20-tól 22-ig tartott. A fesztiválon 17 arany kategóriás minősítéssel rendelkező együttes vett részt. Közöttük volt a debreceni járműjavító művelődési központja és a debreceni ÁFÉSZ közös fenntartásában működő Bocskai Néptánc Együttes is. Produkciójukat a zsüri nívódíjjal jutalmazta.

— **Mozi a váróteremben.** Győr állomás diákvárótermében a várakozó utasok kis- és rövidfilmeket nézhetnek, amelyért mindössze négy forintot kell fizetni.

— **Kiállítás.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában május 23-án Traub Sándorné, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nőfelelőse nyitotta meg Tóth Jánosné iparművész hímzéseket bemutató kiállítását. A néprajzi hagyományokat feldolgozó művész, hímzőszakköröket és néptánccsoportokat is irányított.

— **Hangverseny.** Kőszegen, az Irottkő Szálló halljában május 28-án hangversenyt adott a kőszegi nevelőotthon Landler Jenő általános iskolájának fiúkórusa. A műsoron Praetourist, Händel, Bárdos, Kodály és a ma élő magyar zeneszerzők művei szerepeltek. A kórust Gráf László vezényelte. Közreműködött a szolnoki Viktória hegedű-, valamint az intézet rézfúvósnégyese. A kórus ezzel a műsorral mutatkozik majd be az Ausztriában sorra kerülő Pannónia nemzetközi kórusfesztiválon.

Hajómodellek versenye

Május 29-én rendezték a rádió-távirányítású sebességi hajómodellek Budapest-bajnokságát a városligeti tavon. A versenyen a budapesti MÁV modellezőklub tagjai sikeresen szerepeltek. A 10 köbcentis kategóriában *Angel Tamás* Budapest-bajnokságot nyert. *Soós Vince* a harmadik lett.

HALÁLOZÁS

Május 24-én 32 éves korában, tragikus hirtelenséggel elhunyt Szücs Istvánné üzemmérnök, a miskolci körzeti üzemfőnökség villanymozdony-vezetőinek reszortosa. Társadalmi munkában az üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete vontatási alapszervezetének titkári teendőit is ellátta. Halálával nagy veszteség érte az üzemfőnökség műszaki kollektíváját.

Lakáscsere

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszobás, összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra, MÁV-dolgozóval Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet a 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budafok központjában levő egy plusz két félszobás, 62 négyzetméteres, IX. emeleti, összkomfortos, telefonos tanácsi lakásomat (8 négyzetméteres erkéllyel) budapesti 2 plusz két félszobás összkomfortos vagy gázfűtéses lakásra MÁV-dolgozóval. Tanácsi, szövetkezeti, vagy OTP-társasház egyaránt érdekel. Zöldövezet, kertes ház előnyben. Érdeklődni lehet napközben a 34-28, vagy 228-487 telefonszámon.

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828 telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném 100 négyzetméteres háromszobás, teljesen felújított, korszerű fűtésű, komfortos, kertes, garázsos budapesti MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Az egyik székesfehérvári is lehet. Érdeklődni 8—17 óráig a 228-819 telefonszámon.

Elcserélném Miskolc, Avas—Dél lakótelepen, szép környezetben levő egy plusz két félszobás összkomfortos, nagy erkélyes, 56 négyzetméteres, távfűtéses, II. emeleti lakásomat budapesti másfél szobás, esetleg kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Cím: Riczu Sándorné, Miskolc II., Bokányi D. u. 36., II/5.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egyszoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos út, 10. emeleti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B 30. alatti, 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz nagy méretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon a 07+42-17-es számon, vagy városi távhívással 18 óra után a 06+87+11-241 számon.

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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—2676. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6900

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1983. JÚNIUS 27.

NAPIRENDEN

A szombathelyi vasútigazgatóság és a fuvaroztatók együttműködése

Tapolcán, június 10-én, együttes kihelyezett ülést tartott a vasutasok szakszervezete és a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának titkársága. A testületeket *Koszorús Ferenc* főtitkár, illetőleg *Nagy Lajos* vezető titkár vezette. Részt vettek a tanácskozáson a szakszervezetek Veszprém és Zala megyei titkárságainak a képviselői. Ott volt a megbeszélésen *Bende László*, a Vas megyei Tanács elnökhelyettese, a megyei szállítási bizottság elnöke.

Az írásos beszámoló, amelyet a szombathelyi vasútigazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság készített az igazgatóság és a szállító felek együttműködéséről szólt.

A vasút ez évi 124 millió tonnás áruszállítási tervéből 10,4 milliót a Nyugat-Dunántúlon kell továbbítani. A vállalati gazdálkodási érdekek megkövetelik az igazgatósági terv 100-200 ezer tonnával való túlteljesítését. Ez az eddiginél jobb munkát, eredményesebb piackutatást, hatékonyabb teherkocsi- és mozdonygazdálkodást, dinamikusabb vonatforgalmat igényel. *A szállítási igények gazdaságosabb kielégítése kötelezővé teszi a közlekedési alágazatok, a szállíttató felek közötti együttműködés javítását.* Fokozott figyelmet kell fordítani a korszerű szállítási módok elterjesztésére, az üzletpolitika, az áruszállítási politika színvonalának az emelésére, az egységes fuvarozási lánc megteremtésére.

A szállítás minőségi igényeinek a növekedésével az eddiginél lényegesen nagyobb gondot kell fordítani a minőség javítását szolgáló beruházásokra, a kiszolgálás korrektségére. Csak megbízható munkával lehet a vasút hírnevét visszaszerezni, a szállíttatókat megnyerni.

A szombathelyi igazgatóság területén a fuvaroztatók kiszolgálása közforgalmú bérelt rakterületeken és iparvágányokon történik. Az elmúlt esztendőben a feladás 78,65 százaléka, míg a leadási árutonna 60,69 százaléka bonyolódott ipari vágányokon. Jelenleg 77 állomáshoz tartozó 156 iparvágányon részben grafikonos, részben közlekedő vonatgéppel történik a kiszolgálás.

Iparvágánnyal nem rendelkező fuvaroztatók az állomásokon — igény szerint — burkolt, illetőleg burkolatlan rakterületet vehetnek igénybe minimális díjért. 1982-ben feladásban 33 944, leadásban 24 277 vagont kezeltek ezeken a helyeken.

A vasút 1983-ban bővítette a fuvarkedvezménybe bevont árufeleségek körét, növelte a rakodási versenyekre fordítható anyagi ösztönzés mértékét. Jelentősen meghosszabbította az engedélyezett rakodási időket és a kedvezményes kocsiálláspénz elszámolásához is lehetőséget biztosított. *Ennek ellenére csak 11 fuvaroztatóval 348 100 tonna kedvezményezett áru fogadására sikerült szerződést kötni.*

A rakodások egyenletességének a fokozására a MÁV 7 napos kocsirendelést vezetett be, bízva a hétvégi rakodások növelésében. *A vállalatok ennek ellenére csak 5 napra igényelnek vagonokat.* Ez egyaránt káros a fuvarozónak és a fuvaroztatónak. Kivétel csak a folyamatos munkáltatást végző vállalatoknál tapasztalható. Így a Péti Műtrágyagyárnál, a Peremartoni Vegyiműveknél és a Zalai Kőolajipari Vállalatnál.

Az előterjesztést *Kapronczai János* vasútigazgató és *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára szóban is kiegészítette.

A vitában Koszorús Ferenc arra hívta fel a figyelmet, hogy a feladatokat csak a MÁV és partnerei közös összefogásával oldhatják meg. Egységes szemléletre van szükség a szállítás eredményessége érdekében. E tekintetben nagy feladat hárul a megyei szakszervezeti szervekre is.

A vitát *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára foglalta össze.

Sz. J.

Értékelték az előszállítás tapasztalatait

A MÁV-nál áprilisban befejeződött az előszállítás. A *debreceni igazgatóság* területén az idén 13 fogadó fuvaroztató vállalattal kötöttek szerződést. Az idén először havonta értékelték és térítették vissza a fuvaroztatóknak a többletszállíttatásért járó kedvezményt.

Az igazgatóság területén januárban hét, februárban három, márciusban öt és áprilisban hat vállalat teljesítette túl a küszöbértéket és részesült áruszállítási kedvezményben. Az előszállításban élen járt a Kelet TÜZÉP Vállalat és a Szolnoki Cukorgyár. Az előbbi vállalat 210 028 tonna árut fogadott, 60 ezer tonnával többet a szokásosnál. Ezért egymillió 116 ezer forint visszatérítésben részesült.

A megállapodást kötő vállalatok, a kedvezményezett árunemekből összesen 687 ezer tonnát fogadtak, amely több mint 81 ezer tonnával haladta meg az elmúlt év azonos időszakát. *A vállalatoknak összesen 3 422 790 forintot térített vissza a vasút.*

(Folytatás a 4. oldalon)

A 33. vasutasnap központi rendezvényei

Az idén. július 10-én ünnepeljük a 33. vasutasnapot. A központi rendezvényeket a hagyományok szerint Budapesten tartják. Az első esemény ezúttal is az Országos vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitása lesz. Erre július 6-án, szerdán, 18 órakor kerül sor a vasutas-szakszervezet képzőművészeti iskolájában (Budapest VIII., Népszínház u. 29.). Másnap, csütörtökön a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben ünnepélyes tanévzárót tartanak.

A *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetések átadási ünnepségét a *Pesti Vigadóban* rendezik. Az ünnepség után a MÁV Szimfonikusok adnak hangversenyt.

A vasutastisztek ünnepélyes avatására pedig szombaton délelőtt 11 órakor kerül sor a Keleti pályaudvar érkezési oldalán levő téren.

Fiatalok fóruma

A budapesti területi szakszervezeti bizottság június 14-én. az idei szakszervezeti ifjúsági napok programjaként fórumot rendezett a 30 éven aluli vasutas fiatalok részére. amelyen majdnem hatvanan vettek részt.

A fórumon *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára válaszolt a fiatalok — a népgazdaság helyzetével, a szakszervezeti jogok gyakorlásával, a munkaszervezéssel és a vasút gondjaival kapcsolatos — kérdéseire.

A fórum *Mészöly Ferenc* tszb-titkár zárszavával ért véget.

Üvegvonat Münchenből Sopronba

A *Német Vasúttörténeti Társaság* szervezésében május 29-én indult el München főpályaudvaráról a 491 001—4 számú DB. tulajdonában lévő üvegvonat. *Ebenfurthig villamos vontatással, onnan a GYSEV 17. számú gőzmozdonya vontatta Sopronig.*

A 72 főnyi utas *Nagycenken* megtekintette a Széchenyi Múzeumot. Utaztak a Múzeumvasúton és az 1982-ben épült „Lóvonaton".

A Ba 701-es számú Rába motorkocsival *Budapestre* kirándultak. A főváros nevezetességeinek megtekintése után aznap este visszaérkeztek Sopronba.

A társaság a GYSEV nevezetes Oldtimer vonatával Fertőszentmiklós—Pamhagen átmenetben Neusidl am See-ig utazott. Onnan folytatták útjukat az üvegvonattal vissza Münchenig.

Az üvegvonat 1935-ben épült azzal a céllal, hogy a közúttal felvegye a konkurrenciát. Népszerűségét bizonyítja, hogy erre az útvonalra már 1981-ben jelentkeztek: *dán, az angol és természetesen a nyugatnémet turisták.*

A társaság 1985-ben szeretné megismételni ezt az útvonalat, ugyanis akkor lesz 50 éves az üvegvonat, a GYSEV 17. számú gőzmozdonya pedig 100 éves.

HATÁRIDŐRE

Balatonfüreden befejeződött az állomásépület felújítása

Május 27-én, az 1983/84. évi menetrend változásra, az eredetileg igért határidőre átadták a személyforgalom részére a balatonfüredi vasútállomás felújított épületét.

Mint ismeretes 1981. november 11-én, hajnali öt órakor, viharos szélben, elektromos rövidzárlat következtében tűz pusztított az új, korszerű állomásépületben. Kiégett a földszinti jegyváltócsarnok kétharmad része, a peronszigeten lévő két váróterem és az Utasellátó Vállalat étterme. Megrongálódtak a tetőszerkezetek, valamint a kőburkolatok, a nyílászárók és a nagy üvegfelületek. Használhatatlanná váltak a bútorok is.

A helyreállítási munkálatokat már a tűzeset napján megkezdte a szombathelyi épület- és hídfenntartási főnökség. Ideiglenes tetőfedést készítettek, nyílászárókat fóliáztak és takarítottak. A MÁV a kevésbé sérült részeken — igaz erősen csökkentett területeken — biztosította a nagy üdülőváros utasforgalmát.

A helyreállítási munkálatok felülvizsgálatára és tervezésére a MÁV Tervező Intézet kapott megbízást. A Vezerigazgatóság és a szombathelyi vasútigazgatóság a generálkivitelezéssel a MÁV Celldömölki Építési Főnökséget bízta meg.

A 30 millió forintos helyreállítási költséggel az eredeti állapotot állították vissza Balatonfüreden. A kivitelezésben részt vett a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség, a Balatonfüredi TÖVÁLL, a Balatonfüredi Asztalosipari Szövetkezet, a Szombathelyi Építőipari Szövetkezet, a Téti Építőipari Szövetkezet, a Kőfaragó Vállalat, a Veszprém megyei Állami Építőipari Vállalat, a Székesfehérvári KÉV, a Vas megyei TANÉP, a Celldömölki KERIPAR, a Somogy megyei ÁÉV, a MEZÉPSZER és még számos kisebb alvállalkozó.

Szegedi igazgatóság

Megkezdődött a zöldség- és a gyümölcsszállítás

Már hagyománynak számít, hogy a zöldség- és gyümölcsszállítás indulása előtt a szegedi igazgatóság tanácskozásra hívja meg a szállításban érdekelt feleket. A közelmúltban tartott ilyen tanácskozáson *Csongrád, Békés, Bács-Kiskun* és a *Szolnok* megyei, valamint a budapesti ZÖLDÉRT-ek, a Hungarofruct és a Göngyölegellátó Vállalat képviselői egyeztették terveiket, elképzeléseiket a vasút szakembereivel.

Harmati János, az igazgatóság kereskedelmi és szállí osztályának helyettes vezetője tájékoztatta a jelenlévőket a vasút munkájáról. Többek között elmondotta, az elmúlt év zöldség, gyümölcs és göngyöleg szállítása megfelelt az elvásároknak. Igaz, esetenként voltak feszültségek — különösen csúcsidőszakban a hűtőkocsiellátás miatt — de áru a vasút hibájából nem maradt vissza. Idén némileg kedvezőbb helyzetet teremt az az intézkedés, amely a tervek szerint lehetővé teszi, hogy a Szovjetunióba a vágott baromfit és egyéb húsféleségeket tengelyátszerelt szovjet motoros hűtő kocsikban fuvarozzák. E mellett igénybe veszik az Interfrigo Társaság hűtőkocsijait is.

Szólt arról is, hogy a vasút a tőle elvárható intézkedéseket megteszi, azonban ahhoz, hogy a kért időre a megfelelő kocsikat biztosíthassa, tudnia kell a soronlévő szállítási igényeket. Ezen belül is a pontos kocsimegrendelések adására, az előzetes tájékoztatás szükségességére hívta fel az érdekeltek figyelmét. Hangsúlyozta, hogy csak ezeknek az adatoknak az ismeretében tudják biztosítani a zavartalan szállítást, elsősorban az exportra menő áruk esetében. *Kérte azt is, hogy a szállításokhoz szükséges göngyöleget folyamatosan adják fel a vállalatok.*

A szállításban érdekelt felek kölcsönös és jó együttműködésére azért is szükség van, mivel az előzetes felmérések alapján a Dél-Alföldről *exportra mintegy 3850 fedett és 2500 hűtős kocsit terveznek megrakni*, ennek nagyrészét a nyugati országokba. A belföldi piacokra is több mint 2500 fedett és hűtős kocsival szándékoznak árut továbbítani.

Ezekben a hetekben a zöldség- és gyümölcsszállítás már megindult. Május utolsó hetében csupán Szentesről húsz zöldpaprikával megrakott vagon indult útnak az ország határain túlra. Június első napjaiban pedig megkezdődött a meggy szállítása Tiszakécske és Füzesgyarmat térségéből. Az igazgatóság a feladott zöldség, gyümölcs, burgonya és egyéb gyors továbbítást igénylő árukat *TEEM, és gyorstehervonatokkal továbbítja.*

(gellért)

Irány a Balaton!

Vége a tanításnak, megkezdődött a vakáció. S mint azt lapunk előző számának első oldalán hírül adtuk, június 16-án megkezdődött a vállalati gyermeküdültetés. Ezen a napon indult el Budapest-Déli pályaudvarról a balatonkenesei üdülőbe a vasutasgyerekek első csoportja. Felvételeink a búcsúzás pillanatait örökítik meg.

Fotó: Lackó Ildikó

Nemzetközi kapcsolataink

Norvég delegáció ismerkedett szakszervezetünk tevékenységével

Tolnai Ildikó és Szemők Béla, a központi vezetőség titkárai a vendégekkel beszélgetnek (Skoda László felvétele)

A vasutas-szakszervezet meghívására június 6-án hazánkba érkezett a Norvég Vasutas Szakszervezet kéttagú tanulmányi delegációja: *Olav Habberstad* és *Odd Roren* elnökségi tagok. A hazánkban öt napig tartózkodó norvég vendégek látogatásának célja a két szakszervezet közötti együttműködés kiszélesítése és szakszervezetünk munkájának tanulmányozása volt.

A delegációt június 6-án fogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár, valamint *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla* titkár. Szakszervezetünk vezetői tájékoztatták a vendégeket a vasutas-szakszervezet tevékenységéről és aktuális feladatairól. A MÁV Vezérigazgatóságon *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes adott tájékoztatót a vasút helyzetéről, az eredményekről és gondokról.

Ötnapos itt-tartózkodásuk során a delegáció tagjai meglátogatták többek között a Győri Közlekedési Műszaki Főiskolát, a győri körzeti üzemfőnökséget és a balatonfüredi SZOT Oktatási Intézetet. Elismeréssel nyilatkoztak a vasúti szakemberek és a szakszervezeti tisztségviselők képzésének lehetőségeiről. Megtekintettek ezenkívül több balatoni vasutasüdülőt is.

— *Gazdag tapasztalatokkal térünk haza Magyarországról* — mondotta Olav Habberstad, a delegáció vezetője. — *Átfogó képet kaptunk a magyar vasútról, a szakszervezet érdekvédelmi és egyéb tevékenységéről.* Nekünk különösen tetszett a magas nivójú üdültetés és a szakszervezeti aktivisták továbbképzésének rendszere. Nekünk sajnos nincsenek ilyen lehetőségeink. Nagyon szép emlékekkel távozunk az önök országából. Reméljük, hogy a két szakszervezet együttműködése a jövőben még eredményesebb és gyümölcsözőbb lesz.

— ar —

A genfi világkonferencián

A szakszervezetek képviselői apartheid elleni akciókat dolgoztak ki

Rendkívül nagy jelentőségű tanácskozásnak, *az apartheid-ellenes világkonfenenciának* adott helyet Genf június 10—12-e között. Első ízben ült össze önállóan szakszervezeti világkonferencia, amelyen az összes nemzetközi szövetség, valamennyi ország szakszervezetének képviselői vettek részt. Témája az apartheid elleni szakszervezeti akciók és szankciók kidolgozása volt.

Több mint húsz éve annak, hogy az ENSZ közgyűlése az 1962. november 6-án hozott 1761. számú határozatában nyomatékosan felkért minden tagállamot, hogy hozzanak olyan intézkedéseket, amelyekkel a fajüldöző rezsimet, az apartheid rendszerének felszámolására kényszerítik.

Az ENSZ közgyűlése az 1974 és 1984 közötti időszakot a faji megkülönböztetés elleni harc évtizedének nyilvánította. A kommunista és munkáspártok 1969-es nemzetközi tanácskozásának dokumentuma felhívással fordult a világ minden becsületes emberéhez, *hogy egyesült erővel harcoljon a fajüldözés embergyűlölő ideológiája ellen,* mivel az imperializmus a fajgyűlöletet a népek megosztására és saját uralmának fenntartására használja fel.

A világ haladó erői, közöttük az SZVSZ és tagszervezetei 1982-ben fokozták szolidaritási kampányukat a dél-afrikai dolgozókkal, az apartheid áldozataival, és kifejezték támogatásukat az afrikai nemzeti felszabadító mozgalom iránt, az ENSZ által hozott határozatoknak megfelelően.

A X. szakszervezeti világkongresszus Havannában ismét teljes támogatásáról biztosította az ENSZ határozatait és intézkedéseit, amelynek célja, hogy véget vessenek a faji megkülönböztetésnek és a gyarmati uralomnak Dél-Afrikában és Namíbiában, továbbá védelmezzék Angolát, Mozambikot és a többi frontvonali országot *a pretóriai rezsim által elkövetett agressziók ellen.* Ugyanakkor egyes nyugati országok együttműködése erősíti a dél-afrikai fajüldöző rezsimet és arra bátorítja, hogy a lakosság többségét képező feketék és színesbőrűek elleni elnyomó intézkedéseiket továbbra is fenntartsák és folytassák agressziós politikájukat a frontvonali államok ellen. Ez az együttműködés ellenséges megnyilvánulásként értékelhető az elnyomott afrikai népek ellen és kihívást jelent a nemzetközi közösséggel szemben.

Az *ENSZ Apartheid Ellenes Központja* szerint egyes nyugati országok bankjai és egyéb pénzintézetei — főleg az Egyesült Királyságban, az NSZK-ban, Svájcban és az Amerikai Egyesült Államokban — nem kevesebb, mint *2,75 milliárd dollár kölcsönt folyósítottak az apartheid rezsimnek 1979 eleje és 1982 közepe között.* A kölcsönfolyósítások 1982-ben tovább növekedtek. Ezek után aligha meglepő, hogy egyes nyugati országok majdnem minden határozati javaslatot elvetettek az apartheiddel foglalkozó 37. ENSZ közgyűlésen azért, hogy a nagy ipari társaságok és bankok érdekeit és profitját védjék. Például a Dél-Afrika elleni szankciók kérdésére vonatkozó határozatot 114 ország szavazta meg, 19 tartózkodott, és 10 szavazott ellene: *Belgium, Kanada, Franciaország, Luxemburg, Japán, Hollandia, Portugália,* az *NSZK,* az *Egyesült Királyság* és az *USA.*

Egyébként az Egyesült Államok katonai köreinek azért van különösen nagy szüksége az apartheid rezsimmel történő együttműködésre, hogy folytathassa nagyszabású fegyverkezési programját. Az Egyesült Államok ugyanis Pretóriából importálja kobaltszükségletének 98, platinaszükségletének 80, ipari gyémántszükségletének 100, urániumszükségletének 58 és mangánszükségletének 44 százalékát.

Az utóbbi időben Izrael és az apartheid rezsim kapcsolatának alakulása, többek között katonai és nukleáris téren kezd nyugtalanítóvá válni. Éppen ezért nem keltett meglepetést, hogy Izrael nem vett részt az apartheidre vonatkozó szavazáson az ENSZ-közgyűlés 37. ülésszakán.

Időszerű tehát, hogy az apartheid miatt szenvedő milliók érdekében a nemzetközi közösség minden erejét mozgósítsa az ENSZ közgyűlésen elfogadott valamennyi döntés és szankció érvényesítésének biztosítására, és határozottan fellépjen azokkal az országokkal szemben, amelyek nem hajlandók tiszteletben tartani az ENSZ tagállamok közös akaratát.

Baranyai Zoltán

A tömegpolitikai oktatás új évadjában

Reflektorfényben az alapszervezetek

A szakszervezeti tömegpolitikai oktatás 1983 84. évi feladatait szakszervezetünk elnöksége április 21-i ülésén határozta meg. A tömegpolitikai oktatás célja a szakszervezeti tagok tájékoztatása az időszerű gazdasági és politikai kérdésekről, továbbá a politikai és közéleti aktivitásuk serkentése.

Az oktatás keretében folyamatosan fel kell dolgozni a párt- és a szakszervezeti határozatokból, valamint a népgazdaság és a vasút terveiből adódó konkrét teendőket. A dolgozók ezekkel kapcsolatos tapasztalatait, véleményét, javaslatait is hasznosítani kell.

A tömegpolitikai oktatás tartalmát a SZOT által készített tananyagok képezik. Ezek kiegészítése, frissítése az alapszervezetek és a propagandisták feladata.

Az elnökség áprilisi ülésén határozatot hozott arra is, hogy a propagandisták évközi felkészítését a középszerveknek a csomópontokon, üzemekben kell rendezni, hogy ezáltal is csökkenjen az utazgatás miatti munkaidő-kiesés. *A járműjavító üzemek ezentúl önállóan készítik fel propagandistáikat.* Első ízben rendeznek felkészítő foglalkozásokat a *székesfehérvári,* a *győri,* a *ceglédi,* a *balassagyarmati* és a *ferencvárosi* csomópontokon.

A propagandisták felkészítésének követésre méltó gyakorlata alakult ki például a *szolnoki,* a *miskolci* és a *hatvani* csomópontokon, valamint a központi hivatalok és intézmények szb-jénél. Ezeken a helyeken a tananyag egyes témáit kiegészítik a kongresszusi határozatok ismertetésével, a demokratikus fórumok működésének tapasztalataival, valamint a termelés, a szállítás, a gazdálkodás, a közélet és művelődés aktuális gondjaival, feladataival.

Az oktatási évben az alapszervezeteknek hatékonyabban kell bekapcsolódni az oktatás irányításába és ellenőrzésébe. A SZOT-határozatok értelmében folyamatosan kell biztosítani a propagandisták évközi felkészítését. Ennek keretében kell megoldani az időszerű vasúti és munkahelyi kérdésekről való tájékoztatást is. Hasznos módszernek bizonyult, hogy az alapszervezetek és a vasutas művelődési otthonok segítik a propagandisták felkészülését.

A foglalkozásokon elhangzott vélemények, javaslatok általában jól hasznosíthatók a szakszervezeti munkában. A tanfolyamok alkalmas fórumai lehetnek a tagság mozgósításának, az időszerű tennivalókról való tájékoztatásnak.

F. L.

A versmondó klubkönyvtáros

Tóth Lajosné, a szentesi körzeti üzemfőnökség munkaügyi ügyintézője a vasutasok József Attila szavalóversenyének Siófokon megrendezett országos döntőjében a legjobb eredményt érte el.

Halhatatlan költőnknek a *„Szabad ötletek jegyzéke két ülésben"* című verse volt az utolsó. E csapongó költeményben a szabad asszociációk freudi módszerét követve vetette papírra utolsó napjaiban felötlő emlékeit. Ezt a keserű, önéletrajzi vallomást kifejező verset választotta, s amely a verseny első helyét jelentette számára.

Tóth Lajosnét egy kommunista műszak végén találtam meg a szentesi motorgarázsnál kocsimosás közben.

— Mióta foglalkozik verseléssel?

— Már az általános iskolában volt egy kis irodalmi színpadunk. Még akkor eljegyeztem magam az irodalommal. Aztán a szegedi Bebrits Lajos vasútforgalmi szakközépiskolába jártam. Nagy örömömre itt is működött irodalmi színpad. Fiatal korban is gyorsan lépdel az idő. Következtek a gyes-es évek. Ekkor fogott el újra a versenyláz *és 1982-ben már ott voltam a fiatalok vers- és prózamondó versenyének salgótarjáni országos döntőjében.*

Tóth Lajosné a 28. évében jár és két gyermek anyja, feladatait munkahelyén maradéktalanul ellátja, számolatlanul végez társadalmi munkát, ő a szentesi klubkönyvtár vezetője, a szakszervezeti bizottság tagja, a kulturális, agitációs és propagandabizottság vezetője. Tagja a Hámán Kató MÁV Kiváló Szocialista Brigádnak. A KISZ Központi Bizottsága Kiváló Ifjúsági vezető elismerésben részesítette.

— Ilyen sokrétű társadalmi tevékenységre hogyan tud időt szakítani?

— *Családi segítség nélkül semmire sem jutnék.* Férjem sok mindent átvállal a házi munkákból, mindig számíthatok rá. Nyugodtan tanulhatom a verseket, férjem együtt drukkol a versenyek előtt és a sikereknek is együtt örülünk. Édesanyám is sokat átvállal a család mindennapi dolgaiból. Nyolcéves Zsuzsi lányom is szüntelen ösztönöz, aki nyomon követ és sok verset tud, mindig újabb és újabbak elszavalásával lep meg.

Tóth Lajosné

— A további tervek?

— *Most a munkahelyi művelődés kiterjesztésére fordítom energiámat.* Szocialista-brigád-klubunk irodalmi színpadával sikeresen szerepeltünk az 1983. évi forradalmi ifjúsági napok keretében. Az 1848-as, az 1919-es és az 1945-ös forradalmi eseményeket verses, zenés keretjátékban elevenítettük fel. Ezzel a forgatókönyvünkkel most egy pályázaton veszünk részt. Az a célunk, hogy ápoljuk haladó hagyományainkat, hogy jobban megismerjük nemzeti történelmünket és kultúránkat, hallatni akarjuk ifjúságunk hangját, hogy békében élő nemzedék akarunk lenni.

— A sikerélmények mellett mire nem emlékszik szívesen?

— *Egy országos vetélkedőn Bertold Brecht-verset szavaltam.* Egyik zsüritag nullára értékelt, pedig jól sikerült az előadásom, másoktól magas pontokat kaptam. Ez viszont elég volt, hogy megbuktam. Később megtudtam a leponto-zás okát, az a bizonyos zsüritag utálja Brechtet és ezek szerint azt is, aki tőle választ verset. Ilyen eset is megesik.

— Máskor egy versmondás közben leblokkoltam és kihagytam egy versszakot. A zsüri nem vette észre, csak a lányom. Azt mondta: *„Buta vagy anyú, szégyent hoztál rám!"*

Tóth Lajosné most egy önálló irodalmi estre készül, amelyre a szentesi vasutas kultúrházban kerül sor. Irodalmi színpaduk zenés összekötő szöveggel egészíti majd ki műsorát. Nagyon készül erre az előadói estre, mert ehhez a kultúrházhoz annyi minden köti. Itt ismerte meg férjét, itt volt gyermekei névadója és még számos sikerélménye is ehhez a helyhez fűzi.

F. P.

Közgyűlést tartott az EBSE

Június 12-én tartotta 105. rendkívüli közgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtermében a Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete. A közgyűlésen a vasutas-szakszervezet elnöksége képviseletében megjelent *Szabó Miklós* osztályvezető is.

Az elmúlt két évben végzett munkáról *Rétfalvi Tibor* ügyvezető elnök számolt be. Az egyesület taglétszáma tavaly 128 333 volt. Két év alatt viszontbiztosítási és családvédelmi segély címén 38 millió 560 ezer forintot fizetett ki a segélyegyesület, több mint százezer esetben.

Az EBSE üdülőiben kéthetes turnusonként 236 tag pihenhetett. A vendégszobaházat is sokan vették igénybe. Kihasználtsága tavaly 82,3 százalékos volt.

Második napirendi pontként a számvizsgáló bizottság beszámolóját hallgatták meg a közgyűlés résztvevői, majd megválasztották *Maczkó István,* az egyesület tavaly elhunyt elnöke helyett *Oroszvári Lászlót,* a GySEV vezérigazgatóját, valamint a nyugdíjba vonult *Lázár János* ügyvezető elnökhelyettes utódját *Vágvölgyi Mátyást,* a BVSC volt ügyvezető elnökét.

Világkongresszus előtt az SZSZNSZ

Megosztott világunkban a szakszervezeteket is elválasztják egymástól a különböző világnézetek, a más-más ideológiák. Ez a helyzet azonban sem az egyik, sem a másik felet nem menti fel az együttműködés útjának keresése alól. A Helsinki nevével fémjelzett enyhülési folyamat korábbi gyors előrehaladása késztette a szakszervezeteket is arra, hogy keressék és kialakítsák a több oldalú érintkezés formáit.

Ennek megfelelően a *Szakszervezeti Világszövetség* kezdeményezően lépett fel, az SZVSZ után második legjelentősebb nemzetközi szakszervezeti szövetségnél, a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségénél* (SZSZNSZ), de kezdeményezései többnyire válasz nélkül maradtak. Az SZSZNSZ mindmáig elképzelhetetlennek tartotta — saját szóhasználatukkal élve — a *„Kommunista irányítás alatt álló"* központokkal való találkozásokat. Az SZVSZ-t pedig ilyennek minősítik. Természetesen ezek a korábbi megnyilvánulások valamelyest mérséklődtek, és a nemzetközi viszonyokban bekövetkezett változások új helyzet kialakulásához vezettek a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban, így az SZSZNSZ-ben is. Bár ez a szervezet még elutasítja az SZVSZ-szel való együttműködést és kapcsolatfelvételt, az SZSZNSZ és az SZVSZ tagszervezetei között már létrejött a párbeszéd és a kapcsolatok különböző formája.

A közeli napokban, június 23—30-a között Oslóban kerül sor az SZSZNSZ XIII. világkongresszusára. A 90 ország 130 tagszervezetéből álló, 80 millió fős szervezet végrehajtó testülete három fő témát határozott meg a kongresszus számára: a foglalkoztatottság kérdését, a szakszervezeti jogok helyzetét, valamint a béke, a biztonság és a leszerelés témáját.

Számunkra különösen az utóbbi érdekes, mert mód lesz arra, hogy az SZSZNSZ kongresszusának a 80-as évek kihívására adott válaszait összevessük az SZVSZ havannai állásfoglalásaival. Feltételezhetően több kérdésben azonos vélemény alakul ki, amely lehetővé teszi a jobb és hatékonyabb együttműködést ezen a területen. A téma napirendre tűzésének az ad még különös jelentőséget, hogy mindez a tizenkét évi távolmaradás után, az SZSZNSZ-be visszatért AFL-CIO amerikai szakszervezet tiltakozása ellenére történt.

Vasúttörténeti előadás

A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház vasúttörténeti klubjának tagjai részére diavetítéssel egybekötött előadást tartott A magyar vasutak a második világháborúban címmel Lovas Gyula vasúttörténész. Az előadó a műsor után magnófelvételt készített a megjelent nyugdíjas vasutasok visszaemlékezéseiről.

A PINCÉBEN VAN, A CSAPBAN NINCS

Holtvágányon a fűzfői ivóvíz

Pontosan érkezünk Balatonfűzfőre. Bár ez a vonat menetrend szerint csak idáig közlekedik, az utasok javarésze továbbra is nyugodtan üldögél. Vajon hová akarnak eljutni?

— *Naponta két pár személyvonat közlekedik Fűzfő és a Nitrokémia között a négy kilométeres vontatóvágányon* — ad választ *Nagy Bertalan*, állomásfőnök. — Ezeket a meneteket a gyár finanszírozza, kizárólag az ő dolgozóikat fuvarozzuk. Egyébként állomásunk fő ügyfele is a vegyi üzem, tömegesen rakják kocsikba az általuk előállított Nitrocell nevű szigetelőanyagot. Rajtuk kívül a Kohászati Alapanyagellátó és a MÉH rakodik. Havonta mintegy 50-90 kocsit sorozunk vonatba.

— Exportföladás is van?

— *Szerencsére nincs vagy nagyon ritkán.* Ezt azért mondom, mert mint állomásfőnök, az egyéb, így az árupénztárosi teendőket is magam végzem. Az exportügyek intézése már sok lenne. *A berakásokkal meg már így is gond van.* Kicsi a rakodóterület, amelyet még tovább szűkít az Épület- és Hídfenntartók részére tavaly ősszel kirámolt két vagon kavics. Emiatt a Nitrokémia és a MÉH képtelen egyidejűleg rakodni. Már reklamáltam az üzemfőnökségen, azt válaszolták, hogy a kavics folyamatosan kerül beépítésre, legyünk türelemmel.

Problémák mutatkoznak a kocsiellátásban is. Ha ócskavasnak igényelnek hat kocsit, biztos, hogy csak kettőt kapnak. Ez némileg ellentmond a hangzatos reklámoknak, amelyek a fuvaroztatókat akarják megnyerni a vasútnak.

— Személyszállítást illetően főleg a Nitrokémia dolgozói jöhetnek számításba — folytatja a főnök. Ilyenkor, szezonban aztán megérkeznek az üdülővendégek. Nyáron ezek száma is jelentős. *Csak akkor jövünk zavarba, ha közülük valaki vizet kér, mert ivóvizünk már két éve nincs.*

Az állomásfőnök papírt terít az asztalra, rajta a KÖJÁL véleményezése. *A magas só-, szulfát- és nitráttartalom miatt a víz ivásra alkalmatlan.*

A múltkor egyik vezetőnknek felvetettem a problémát.

— *Maga tud itt vizet fakasztani?* — kérdezte.

— Nem — feleltem.

— *Nahát, én sem.*

— Száz méterre van tőlünk egy üdülő, ott két nap alatt kutat fúrtak, jó minőségű ivóvízzel. Még csak fakasztani sem kellett.

— Én a szakszervezetnél is szóvá tettem ezt a problémát — mondja *Haba Péter* szolgálattevő. — Ajánlották, hogy adnak szifont, meg patront. Ez rendben is volna, de rossz vízből nem lehet jó szódát csinálni.

Itt fönt nincs víz, lent a pincében viszont térdig ér. Egyik állomásellenőrzés előtt hamar befalazták a pinceablakot, nehogy valaki benézzen... Amíg valami érdemleges történik, addig Füzfőn választhatnak. Vagy isznak a kútnak nevezett gödörből vagy marmonkannával hordják a vizet valamelyik háztól. Végleges megoldásnak egyik sem elfogadható.

Gerecsei Zoltán

BONYODALMASABB ÜGYINTÉZÉS, BESZERZÉSI GONDOK

Üdülővezetők kesernyés nyara

Napfény, víz, árnyas hegyek. Itt a pihenésre, kikapcsolódásra csábító nyár. A szabadságolások ideje. Megkezdődött az üdülési főszezon. Akik beutalót kaptak, izgatottan latolgatják, hogy vajon milyen lesz az idő és az üdülő, ahol a két hetet töltik majd. Június 8-án háztűznézőbe indultunk néhány Balaton-parti vasutasüdülőbe, hogy a vendégek és vendéglátók közérzetéről érdeklődjünk. Villámlátogatásunk tanulságait regisztrálja ez a riport.

Medárd napja van. Az autórádióból hallom, ragyogó napsütést, 25—30 fok meleget jósol mára a meteorológia. *„Ha medárdkor esik, negyven napig esik"* — véli a népi bölcselet. De az ég most felhőtlen, izzik a nyár. Úticélunk első állomása Székesfehérvár. A körzeti üzemfőnökségen kilencre várnak bennünket. Pontosabban útitársamat, *Pere Józsefet*, a vasutasszakszervezet főkönyvelőjét. Néhány hasznos instrukciót ad majd az üzemfőnökség és a szakszervezeti bizottság képviselőinek arról, hogy mire kell különösen ügyelni egy üdülő üzemeltetése közben. *Mert a székesfehérvári üzemfőnökség szinte egyik napról a másikra „üdülőtulajdonos". hivatalosabb szóval, üzemeltető lett.* Kevesen tudják, menynyi gonddal-bajjal, felelősséggel jár ez a megbízatás. Azért hát e kis kitérő, hogy az újdonsült gazdákkal találkozzunk.

Utasítások fedezékében

Hogy az olvasó is értse miről van szó, egy kis magyarázattal tartozom. A balatonkenesei és az agárdi vasutas üdülőket eddig a budapesti igazgatóság üzemeltette közmegelégedésre. Ebben az évben ezt a jogot átruházta a körzeti üzemfőnökségre. (Ne firtassuk most az okot, hogy miért?, a tényeken úgysem változtat.) Egyszerre két üdülő működtetésének felelőssége szakadt hát az üzemfőnökség nyakába. A gondok körvonalai rajzolódnak ki *Pázmány Sándor* gazdasági üzemfőnök-helyettes irodájában is. Szóba kerül az idei költségvetés, a gazdálkodás és az üdülővezetők önállóságának kérdése. *Az üzemfőnök-helyettes az irott szó hive.* Gondosan ügyel arra, hogy mindenben a rendelkezések, előírások szellemében cselekedjék. *A vasúti utasítások biztonságot jelentenek annak, aki betűje szerint dolgozik, intézkedik.* Csakhogy a MÁV termelési viszonylataira érvényes előírásokat változtatás nélkül átültetni a teljesen más jellegű mozgalmi területre — az üdültetési, vagy sporttevékenységre — előbb-utóbb bonyodalmakat okoz.

— Én ezentúl az üdülő részére még szalvétát sem vásárolhatok — kesereg *Nagy Ferenc*, a balatonkenesei üdülő gondnoka. — A beszerzés is — kivéve az élelmezést — az üzemfőnökség hatáskörébe tartozik. Leadjuk a megrendelést, és az igényeket a vasúti szertár teljesíti majd, ha tudja. Most még háromezer szalvétám van. Néhány hét múlva elfogy. *Ha addig a szertár nem szállít, hiányos lesz a teríték.* Régebben ez nem okozott gondot, hiszen elmentem a boltba és megvásároltam a szükséges árut, a számlát pedig beküldtem az igazgatóságba. Most egy tányért vagy kanalat sem vehetek, hiszen a vasúti rendtartás szerint mindez az anyagszerkezelési szolgálat dolga.

— *Sok a gazda, nehéz még eligazodni* — jegyzi meg *Pázmány Sándor*. — Mi az igazgatóság felügyelete alá tartozunk, a szakszervezet a beutalójegyeket intézi, és ellenőrizheti az üdültetést. *Én csak írásban fogadok el minden kérést, utasítást. Az igazgatóságtól és a szakszervezettől is. A szó elszáll, nekem pedig felelnem kell mindenért.*

Hősugárzók és csónakok

Hallgatagon ülünk a kocsiban, Balatonkenesére igyekszünk. *Nagy Ferenc* gondnok szinte csak magának mondja:

— *Nincs önállóságom, szinte egy lépést sem tehetek az üzemfőnökség engedélye nélkül.* Régebben én voltam a gépkocsivezető, az anyagbeszerző, a rakodómunkás és a gondnok egyszemélyben. Mindezért 1500 forint kiegészítést kaptam. Most főfoglalkozású gépkocsivezetőt küldtek, az anyagbeszerzéssel pedig a szertár foglalkozik. Az átszervezés után tehát ugyanaz a munka a duplájába kerül a vasútnak.

Begördülünk az üdülő gondozott udvarára. A kapuval szemben szökőkutat javít két munkás. Az út szélén virágok, örökzöld bokrok, beljebb gondozott gyepszőnyeg. *Két pavilonban és öt faházban összesen nyolcvanan üdülhetnek itt.*

— *Ez az első turnus* — magyarázza kísérőm. — Még nem kezdődött meg az iskolaszünet, ezért csak ötvenkét vendégünk van. Valamikor felvonulási épületek voltak itt. Az üdültetés 1964-ben kezdődött. Én hét éve vagyok gondnok.

Körülnézünk az épületekben. Mindenütt rend és tisztaság fogad. Az ebédlőben már terítettek. Néhány perc múlva tizenkét óra. A fal mellett, egy kockás terítővel letakart asztalon zöld borítású vendégkönyv. Belelapozok és elolvasom az idei első bejegyzést:

— *„Tisztelettel megköszönöm az ittlétünk alkalmával tanúsított figyelmességet, a gondnok és a konyhai dolgozók udvariasságát..."* Aláírás: *Bodor József.*

Betekintünk a pavilonokba is. Ízlésesen berendezett szobák, társalgók. Minden szobához kempingágy is tartozik. A faházak berendezése is ízléses, tetszetős. A kézmosó és a hűtőszekrény sem hiányzik.

— *Csak a villanymelegítők* — jegyzi meg *Nagy Ferenc*. — Ha hűvösebbre fordul az idő, a faházakba fűteni kell. A szerelők azonban egy hónapja összeszedték valamennyit és elvitték karbantartásra. Azóta sem láttam őket.

— Hogy érzik itt magukat? — kérdezem az egyik fiatal házaspárt.

— Csak egyetlen panaszunk van: holnapután utaznunk kell haza — válaszol mosolyogva a férj. *Csutorás Márton*, a miskolci oktatási főnökség dolgozója. — *A személyzet nagyon kedves, és az üdülő felszereltsége is kielégítő.* A gyerekek is jól érzik magukat. A jövőben talán több közös programot kellene szervezni.

Az üdülőtől nyolcvan méterre kéklik a Balaton. Az országút túloldalán a tó. A kapun figyelmeztető tábla: *Vigyázz a gyerekre!* Lesétálunk a strandra. Forrón süt a nap, a hosszan nyújtózó stégen fiatalok fekszenek. A stég mellett, a nádak között két csónak ringatózik a vízen.

— *Hat csónakunk volt* — mondja a gondnok —, *de négyet selejtezés címén az üzemfőnökség elszállíttatott.* A hiányt még nem pótolták, pedig kedvelt szórakozási eszköze a csónak a felnőtteknek és a gyerekeknek.

A távolban vitorlás siklik a vízen. A szemben kéklő dombokon — mint rézkarc a falon — rajzolódnak ki a tihanyi apátság körvonalai.

Most még nem késő!

Látogatásunk következő színhelye Boglárlelle. Ezt az üdülőparadicsomot nem kell bemutatni a vasutasoknak. *Három első osztályú épületében egy turnusban háromszázan üdülhetnek*, élvezve a pompás környezetet. Szinte minden évben újabb épületekkel is gazdagodik ez a kedvelt komplexum. Nemrég adták át például a szórakozásra, művelődésre kiválóan alkalmas kultúrtermet, és már épül a szauna is. *Csere Antalné* üdülővezető-helyettes mégsem teljesen elégedett.

— Január 1-től a pécsi igazgatóság üzemelteti az üdülőnket. Az anyagbeszerzés nálunk is bonyodalmakat okoz. Ezentúl például tisztítószert is csak a szertártól vételezhetünk. Régebben bárhol beszerezhettük a szükséges anyagokat. Most a homokozók feltöltése is gondokkal jár. Eddig minden évben telefonon szóltunk a helyi Béke tsz-nek, hogy hozzanak két teherautó homokot. Másnap már teljesítették kérésünket. *Most valamelyik vasúti szertár próbál majd intézkedni, és elképzelhető, hogy kétszáz kilométerről szállítják ide. De mikor? Hiszen már megkezdődött az üdülési főszezon.*

Bonyodalmasabb, lassúbb és gazdaságtalanabb lett az ügyintézés, a már jól bevált üzemeltetési, fenntartási mechanizmus most akadozik. Erről beszélt *Bogdándi Zoltánné*, a balatonfenyvesi vasutasüdülő vezetője is.

— Amióta a szakszervezet a MÁV kezelésébe adta az üdülőket elment a kedvem az üdülő szépítgetésétől, csinosításától, *mert merev szabályokba ütközöm.* A rendelkezések értelmében javítási vagy felújítási munkálatokat csak az illetékes épület és hídfenntartási főnökség végezhet. A MÁV közismert kapacitásgondjai miatt egy strandlejáró kijavítására is hetekig kell várni. *Külső kivitelezőt, szakembert nem vehetek igénybe, pedig akkor gyorsabban és olcsóbban elvégezhető lenne a munka.* Bizonyíték erre a régebbi gyakorlat, hiszen sohasem volt kivitelezői gondunk. Én dolgoztattam a marcali szövetkezettel is; belső lambériázást végeztek határidőre, betartva az egyéb megállapodást is. Három évvel ezelőtt pedig két maszek festő két hét alatt festette ki az üdülő szobáit, kifogástalan minőségben. *Korszerűsíteni kellene ezt az új szabályozást!*

Mégpedig gyorsan, mielőtt egy rendkívüli műszaki hiba vagy egyéb beszerzési gond meg nem keseríti az üdülők életét. *Mert most még nem késő.* Közfeltűnést keltő intézkedés nélkül orvosolni lehet a MÁV hatáskörébe tartozó üzemeltetés és fenntartás gyermekbetegségeit! A sportlétesítmények és művelődési intézmények házatáján is hasonló gondok vannak. A szakemberek, az üdülő- és sportvezetők ismerik a diagnózist. A gyógyítás a vasút illetékeseire vár!

Kaszala Sándor

Ünnepélyes külsőségek között

Úttörővasutas-avatás Hűvösvölgyben

Az Úttörővasút mindig forgalmas hűvösvölgyi végállomásán június 11-én délután, a szokottnál is jóval több felnőtt és gyermek gyűlt össze. Ezen a napon tartották ugyanis az 1982—83. tanévben úttörővasutas és postás tanfolyamot végzett pajtások szokásos avatását. Ezt a minden évben visszatérő eseményt kihasználva a gyermekintézmény vezetősége meghívta azokat a hőskorban szolgálatot teljesítő „pajtásokat", akik között már nagymama, sőt nagypapa is akad bőven.

Sásdi Zoltán, a Széchenyi-hegyi Úttörővasút üzemfőnök-helyettese szerint az intézmény fő sajátosságai közé tartozik, hogy a régi pajtások legtöbbjének gyermekei is szolgálnak ezen a fegyelemre nevelő, jellemet formáló kis vasúton.

Az ünnepség a hagyományoknak megfelelően jelentésadással kezdődött, majd a tanfolyamot végzettek elmondták a fogadalom szövegét. Ezután *Tőkés Réka* a kezdők nevében megköszönte tanáraik fáradozását, ígérve, hogy a tanultakat legjobb tudásuk szerint kamatoztatják az elkövetkezendő négy esztendőben. *Máthé Szilvia* ugyancsak az új pajtások nevében búcsúzott a „leszerelőktől". A nyolcadik osztályosok nevében pedig *Kindl Ágnes*, aki ősztől a Mechwart András szakközépiskola vasútforgalmi tagozatán folytatja majd tanulmányait, köszönt el.

Ezt követően a régi pajtások közül *Kovács Attila*, az Állami Hangversenyzenekar művésze, az Úttörőzenekar karnagya szólt a legifjabb pajtásokhoz, idézve az intézmény történelmét, pozitív nevelő hatását.

Végül *Lotz Árpád*, a budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetője, az egyik legidősebb úttörővasutas-nemzedék tagja mondott ünnepi beszédet. Az osztályvezető elsőként gratulált a tanfolyamot végzett pajtások tanulmányi sikeréhez, majd hangsúlyozta, hogy ez a külön tanulás és a szolgálatokkal járó többletmegterhelés áldozatot jelent, de tapasztalatból tudja: ezzel a munkával járó élmények szórakozások kárpótolnak a fáradozásért.

Lotz Árpád befejezésül eredményes szolgálatokat, sok élményt kívánt a legifjabb vasutasoknak.

Az ünnepi aktusok után az Úttörővasutas Zenekar térzenével, a kultúrcsoport tagjai népi tánccal, a modellezők egy működő terepasztallal szórakoztatták a részvevőket. A legnagyobb élményt talán mégis az idősebbek találkozásai jelentették, akik ez alkalommal két-három évtized távlatából elevenítették fel élményeiket. *Herczeg Miklós*, az Úttörővasút vontatási üzemegységének vezetője például elmondta: édesapja, az egykori pályamunkás adta át a csákányt *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszternek, hogy megejtse az első vágást, s utána megkezdődött az építési munka.

(séra)

Pilis—Albertirsa között

Nagyszabású pályarekonstrukció

A Budapest—Cegléd közötti vasútvonal legrosszabb pályaszakasza *Pilis—Albertirsa* között található. 1951-ben újították fel utoljára. Az eltelt harminckét esztendő alatt a talpfák nagy része elkorhadt, s a sínek is alaposan megkoptak.

A budapesti vasútigazgatóság pályafenntartási szakszolgálata június 15-én megkezdte a pályaszakasz teljes rekonstrukcióját. Az elkorhadt talpfák helyett betonaljakat raknak le és a régi, 48 kilogrammos síneket 54,5 kilogrammosra cserélik. 1984-ben megkezdik Pilis, majd Albertirsa átmenő vágányainak rekonstrukcióját is.

— s —

Az elfogott piros ulti

A balatonfüredi vasutasüdülőben éppen váltás volt. A pihentek elutaztak, az újabb beutaltak érkeztek. A vendégek még a kipakolás, a fészkelődés lázában égtek, amikor Vidos Ferenc — debreceni kocsirendező — már az üdülő társalgójában téblábolt. Neki nincs köze a pakoláshoz. Ez az asszony dolga. De úgy látszik más házaspároknál is ez a szokás, mert negyed óra múlva már két budapesti kollégájával ült az asztalnál.

— No még egy gádzsó kellene — mondta debreceniesen Vidos — és ki lenne a parti. Akár oszthatnánk is, amíg az asszonyok berendezkednek.

Aztán rövidesen a negyedik „gádzsó" — egy forgalmista személyében — is előkerült, de az emeletről szállingóztak már az asszonyok is és ebéd előtt nem került sor az ultipartira. A feleségek hívták férjeiket Balatont nézni és egyáltalán ismerkedni a környezettel.

Délután se nagyon tágítottak emberüktől, de azok kiharcolták a pihenőt. Vidos végül is előszedte a vadonatúj kártyát és osztott.

Az asszonyok a mellettük levő asztalnál ismerkedtek, tereferéltek.

Ez ment vacsoraidőig. Utána tv-nézés, de csak a nejeknek, mert a férjeket nem érdekelte a műsor, ők fent, Vidosék szobájában osztották tovább a lapot.

Másnap a strandon is ezt csinálták. Jószerint még a vízbe is alig mártóztak: csak a kártya, az ulti.

— No ebből most már elég volt! — lázongtak a harmadik napon az asszonyok és robbantották a partit. A kártyásoknak közös hajókiránduláson, meg egyéb programokon kellett részt venniük, ahová persze olyan kényszeredetten vánszorogtak, mint kecske a vásárra. Mert van-e annál nagyobb élmény, gyönyörűség, ha valakinek elfogják a piros ultiját?

Valamit tenni kellett. De mit? Végül is az asszonyoknak igazuk volt. Az üdülés nemcsak kártyázásból áll. És még azon sem lehet csodálkozni, ha egy-egy este táncolni, mulatni szeretnének.

Ilyen formán úgy látszott, hogy az ultipartinak befellegzett, s legfeljebb az ebéd utáni alvást áldozhatták fel a férfiak a szenvedélyüknek.

No de, amikor legjobban ment a játék, jöttek az asszonyok és nem volt „piros ász, oszt, nem oszt".

Végül is Vidos fundálta ki, hogy a csendespihenő alatt séltáljanak el Zsiga bácsi pincéjéhez — akinek termelői borkimérése van a Tamás-hegyen — és vacsoráig az asszonyok bottal üthetik a nyomukat.

Így is történt. Csakhogy az asszonyok sem estek ám a fejükre. Másnap délután már biztos nyomon indultak a Tamás-hegyre, ahol Zsiga bácsi árnyas kertjében úgy röpködtek a kártyások bemondásai, mint a rigók az öreg diófán.

— Negyvenszáz ulti!

— Ha, ha, ha! — nevetett Kerekes —, van ennél elegánsabb is elvtikém...

— No akkor nyöszörögd ki...

— Például a betli.

— Sima?

— Piros!

— Akkor ulti — ragyogott az arca Vidosnak —, méghozzá ez is piros! Ha meg tudtok fogni, akkor megeszem a kalapom — heherészett Vidos.

— Akkor már eheted is — lépett elő a pince mögül a felesége, ahonnan már egy ideje lesték a kártyásokat.

Vidos kezéből kihulltak a lapok és a többiek is olyan megszeppent arcot vágtak, mint a csínytevésen kapott gyerekek.

— Nincs igazság! — bődült el Vidos. — Soha az életben még ilyen biztos piros ulti nem volt a kezemben...

— És soha még ilyen furfangosan nem csíptek volna el piros ultit, mint most — kesergett a forgalmista is, de nem volt pardon.

Az asszonyok leseperték az asztalról a kártyát és bort rendeltek, de amikor egy kicsit bepityókáztak, megengedték, hogy vacsoráig négy partit még lejátszhatnak a zsugások. A következő napokon pedig csak este — ha éppen nem volt valami program — forgathatták a férjek az ördög bibliáját, mert végtére is üdülni jöttek, élvezni a napfényt, a Balatont, a könnyű sétákat és ezt be kellett látni a férjemuraméknak is...

Dávid József

Mi a vörös revízió?

Energiatakarékosság a záhonyi üzemigazgatóságon

A záhonyi üzemigazgatóság elmúlt évi szállítási feladatainak teljesítéséhez felhasznált energiaköltségek meghaladták a 182 millió forintot, tehát az összes felmerült szállítási költség között az egyik legmagasabb összeget éppen az energiaráfordítások tették ki. Nem közömbös tehát, hogyan bánnak az energiával Közép-Európa legnagyobb „szárazföldi kikötőjében". A záhonyi munkáskollektíva becsületére legyen mondva: 1982-ben 11 millió forintnál is több értékű energiát takarítottak meg, ami az előző évinek több mint kétszerese. Kétségtelen, hogy a megtakarított költségek ilyen mértékű növekedésében az energiahordozók árának emelkedése is szerepett játszott. Tény azonban, hogy a szervezési és takarékossági intézkedések következetes betartásában és betartatásában kell keresni a siker kulcsát.

Tavaly az üzemigazgatóság területén, az energiatakarékosságban elért eredmények alapján mintegy 2,1 millió forint prémiumot fizettek ki a szakszolgálatok érdekelt dolgozóinak. Ebből az összegből a legtöbbet a vontatási dolgozók kapták, hiszen a legnagyobb megtakarítást ők érték el.

Sajátos kezdeményezés

Bécsi Gábor vontatási főnökhelyettessel és *Sárosi László* szb-titkárral arról beszélgettünk, hogy a takarékossági eredmények mögött milyen — máshol is alkalmazható — munkamódszerek, agitáció és propaganda húzódik meg.

Az szb-titkár, aki negyedszázada szolgálja a vasutat, 21 évet a vezérálláson töltött. Néhány évig gőzmozdonyon szolgált, majd a dízelre és villanymozdonyra is letette a szakvizsgákat.

— Annyit már az elején szögezzünk le: *igaz, hogy mint legnagyobb üzemanyag, illetve energiafelhasználó a vontatási üzemegység takarította meg a legtöbb energiát, ehhez azonban a dolgozók, a vezetők és a szakszervezeti aktivisták legjobb hozzáállása is kevés lett volna, ha az üzemigazgatóság vezetői és szakszolgálatai, továbbá a szakszervezeti bizottság nem segítették volna törekvéseinket* — kezdte a beszélgetést Sárosi László. — Hiszen a jelző előtti feltartások csökkentését, a szakmai képzés színvonalának fokozását, a szervezési és technológiai intézkedéseket, s egyáltalán a takarékossággal kedvező munkahelyi szemléletet, a célirányos agitációt csak közösen érhettük el. S bár az eredmények kétségbevonhatatlanok, elbizakodásra nem lehet okunk.

A mozdonyok üzemkészségére jelentősen kihat téli—tavaszi felkészülésekre nagy figyelmet fordítanak Záhonyban. *Ezt a munkát összekapcsolták egy sajátos kezdeményezéssel, az úgynevezett vörös revízióval.* Az szb-titkár elmondása szerint ez azt jelenti, hogy a mozdonyszemélyzet forgalommentes időben, általában a szolgálat letelte után, a vontatási telepre beállított gépen nagy karbantartást, tisztítást végez, ami felér egy ellenőrző javítással is. Mindezt társadalmi munkában a vontatási szerelőkkel együttműködve teszik.

— Az energiatakarékosságot is eredményező karbantartáson túl, *az eredményeinket közvetve elősegítő egyéb előnyei is voltak, illetve vannak a vörös revíziónak.* Így például a személyzet jobban megismerte az általa kezelt mozdonyt, a technológiai fegyelem szigorú betartása mellett nyugodtan elvégezhette a felmerült tisztítási műveleteket. Nem rohantak, ha indult a vonatjuk, mint az a szolgálatátadások idején másutt szinte mindennapos. A legnagyobb eredménynek, s talán túlzás nélkül is mondhatom: *a termelést segítő agitációink sikerének mégis azt tartom, hogy sikerült a „magamnak csinálom" szemléletet kialakítani a mozdonyszemélyzet tagjaiban. Ennek tulajdonítható, hogy nálunk csak elvétve akad szolgálatképtelenség, s a mozdonyok üzemkészsége is kedvezőbb az országos átlagnál.* S ha mindehhez azt is hozzáveszem, hogy a záhonyi vontatási dolgozók munkakörülményei sokáig nem voltak irigylésre méltóak, akkor az eredmények erkölcsi súlya még nagyobb — egészíti ki Sárosi László.

Közös összefogással

A vontatási szocialista brigádok között is megértésre talált a vörös revízió jelentősége. Az *Egyetértés* szocialista brigád például, nevéhez méltóan, közös összefogással, társadalmi munkában tisztította a tagjai által kezelt két dízelmozdonyt, s példájuk követőkre talált.

— *Üzemanyagot, energiát csak akkor lehet megtakarítani, ha a lehető legoptimálisabban, karbantartott állapotban üzemelnek a mozdonyok* — veszi át a szót Bécsi Gábor. — *Alló, hibás gépekkel nem lehet olajat, gázolajat megtakarítani!* Sokan azt gondolják, hogy ha csökken a vasút szállítási teljesítménye, a megtakarítás lehetősége is zsugorodik. Ha egyik oldalról nézzük a kérdést, valóban fennáll egy ilyen optikai csalódás itt Záhonyban is, *azonban a kevesebb munkát is lehet szervezettebben, ésszerűbben végezni.* Mi csak dízelmozdonyokat üzemeltetünk, s a legtöbbnél betartottuk a központilag előírt technológiát. Nevezetesen azt, hogy az M 62-es mozdonyok alapjáratát a percenkénti 400-ról 330 fordulatra csökkentettük. Sőt további lehetőséget látunk az energiatakarékosságra, a csökkentett alapjáratú gépek körének bővítése által is.

Mint megtudtam, Záhonyban a közismert hitelesített mérőpálcával, következetesen ellenőrzik az üzemanyag-fogyasztást. Sokan túl kezdetlegesnek ítélték meg ezt a mérési módszert, s indokként azt hozták fel, hogy pályaívben, vagy nem kellően szintezett pályán a mért adatok nem adnak valós képet a fogyasztás méréséhez. Éppen ezért a két mérőléceen leolvasott mennyiség középértékével számolnak, s ezt beszélgető partnereim nem tartják záhonyi „spanyolviasznak".

Itt említem meg, hogy a záhonyi tapasztalatok szerint a sokak által kezdetlegesnek tartott fogyasztásmérések adatai és a tényleges fogyasztás között *alig két (!) százalék az eltérés.* A kiugró, az átlagtól eltérő adatok esetén, a megbízhatóbb mérés érdekében, szükség szerint kalibrálták a mérőléceket.

Engedélyre vár!

— Való igaz, hogy nem a legkorszerűbb eljárás — mondja az szb-titkár. — Biztosan jobb lenne a rendszerbe beépített számlálóberendezés, de a jelenlegi gazdasági helyzetben, a költséggazdálkodás szigorodása közben erre rövid időn belül aligha lesz lehetőség. S egyébként is kitelik a mozdonyvezetők idejéből, hogy a mérőpálca révén ellenőrizzék a fogyasztást. Az aztán már a mozdonyszemélyzet lelkiismeretes hozzáállásán, meg a helyesen alkalmazott anyagi ösztönzésen múlik, hogy ha egy M 62-es 500 liter helyett 70 liter gázolajat „ivott", jelezzék. S itt van szerepe a szakszervezetnek, a bizalmiak meggyőző munkájának, hogy a mozdonyvezetők közötti helyes szemlélet kialakításával elérjék: *a túlfogyasztó gépek vezetői szóljanak a szerelőknek!*

A záhonyiak objektív előnyeit sem szabad elhalgatni. Az üzemigazgatóság területe nem nagy. Ahhoz, hogy ezen a kis területen megtakarítást lehessen elérni, elkerülhetetlen volt a szakszolgálatok együttműködése. Olyan esetekre gondolunk, amikor az elegyfeldolgozási technológia és a vágányutak várható állításának ismeretében a forgalomtól rádión szóltak a mozdonyvezetőknek: *állj le egy órára, mert csak később kapsz jelzőt.* Kivétel persze itt is volt, s van. Különösen a kritikus pontokon, mint például Komoróban. Itt elég gyakori, hogy azért fogják meg a szerelvényt, mert Fényeslitke nem fogadja. Ilyenkor csak annyit közölnek rádión: *engedélyre vár!* De hogy meddig, azt nem tudhatják. Az szb-titkár egyenesen törölné a vasút szótárából az engedélyre vár közlést, s helyette azt vezetné be, hogy ennyi és ennyi időre állítsa le a gépet.

Vontatási szemszögből az akkumulátorok állapotát, a fékrendszer tömörségét, a külső hőmérsékletet és egyéb tényezőket is mérlegelni kell. Szerencsére Záhonyban az akkumulátorok állapota feltöltöttsége egyre több lehetőséget ad az ilyen apró, de a sok kicsi sokra megy elven megvalósítható energiatakarékossági módszerekre.

— *Meggyőződésem, ha van a mozdonyvezetőnek vonalismerete, és tud utazni, akkor a helyes vezetési módszerekben is van takarékossági lehetőség.* Nem tudom elfogadni mások véleményét, amikor azt mondják: könnyű a záhonyiaknak, mert laza üzemanyagnormát kaptak. Egyáltalán nem: sőt! Nekünk is van olyan normánk, amit csak nehezen lehet teljesíteni. Ezért van az, hogy mozdonyvezetőinket valamennyi területen forgatjuk.

Érdemes megemlíteni, hogy a záhonyi üzemigazgatóságon a százelegytonnára vonatkoztatott fajlagos üzemanyag-fogyasztás az utóbbi két évben 15 százalékkal csökkent. Mindez a műszaki, technológiai, szervezési intézkedések mellett azt is mutatja, hogy Záhonyban az energiatakarékossági prémiumot nem fizetéskiegészítésként, hanem az egyénileg elért megtakarítások alapján osztják el, tehát van ösztönző hatásuk. Sárosi László ehhez a következőket mondta kiegészítésként:

A végzett munka a differenciálás alapja

— Előfordult, hogy az idősebbek sérelmezték, ha a fiatalabb is annyi takarékossági prémiumot kapott. Nehezen, de sikerült megértetni: *a kor egy állapot, s irreális, egyoldalú dolog lenne a takarékossági ösztönzőket ennek alapján elosztani.* Ebben is — mint az élet más területén is — csak a végzett munka, az elért eredmény lehet a differenciálás alapja. Sokszor elhangzik: a vontatási utazó bizalmiaknak nagy szájuk van, ami olykor igaz is. De amikor összehívtuk a takarékosságban érdekelteket, s kerestük az eredményesebb módszereket, *ők ugyanúgy kiálltak az emberek elé, mint a vezetők, amikor a prémiumdifferenciálást kellett indokolni.* Mert az nálunk rendszeres, hogy a bizalmival egyetértésben — vagy javaslatára — az egyéni megtakarítás arányában végzett differenciáláson túl — a gépek tisztítási fogyatékosságai vagy tárgyi baleset esetén csökkentjük a prémiumot.

Érdemes elmondani, hogy a záhonyiak 1981 elején még nem fizettek takarékossági prémiumot, mert megtakarításuk nem volt. Eredményeiket következetes munkával érték el. Azt azonban ők is látják, hogy *még sok kihasználatlan tartalék van az üzemanyag-takarékosságban.*

Orosz Károly

A VESZPRÉMI VONTATÁSNÁL

Minden szombaton dolgozik egy öttagú szerelőbrigád

A közelmúltban egy szabad szombaton reggel csatlakozásra vártam Veszprémben. Gondoltam körülnézek a vontatási üzemegységnél. Kíváncsi voltam: *milyen az élet a hét végén?* A síneken átballagva egy-két munkást láttam csak a műhely és a mozdonyok körül.

— A műszaki üzemfőnökhelyettest keresem — mondom.

— Bent van az irodájában, vagy valahol itt a környéken — igazít útba az egyik overallos szerelő.

Kismihók Róbert, a vontatási üzemegység vezetője mosolyogva fogad:

— Nem, mi nem dolgozunk ma — mondja. — Megszoktuk, hogy minden szombaton reggel benézünk. Ha valami sürgős munka van, akkor intézkedünk. Amennyiben nincs, nyugodtan megyünk pihenni. A vezető mérnök az előbb ment haza...

— Szombaton is dolgoznak a műhelyben?

— *A szabad szombat bevezetése óta, önként jelentkezőkből, minden szombaton dolgozik itt egy, öt-hat különböző szakma képviselőiből összeálló brigád* — folytatja Kismihók Róbert. — *Az apróbb szerelési munkák mellett a soros javítási feladatokat is elvégzik.*

Holl Nándor, művezető kalauzolásával kimegyünk a munkaterületre. Közben elmondja, hogy a szombati műszak reggel 7 órától negyed négyig tart. Utána, mint máskor, amikor nincs műszak, csak egy szerelő tart ügyeletet. *Molnár György* villanyszerelőt a szabad ég alatt álló egyik mozdonynál szólítjuk meg.

— Mit javított? — kérdezem.

— *Most jött be az M 47 2044-es számú mozdony, a homlokfényszóróját tettem rendbe.* Amennyiben nincs ez a műszak, a javítás hétfőre maradt volna.

— Megéri ez a szabad szombaton végzett munka? — faggatom tovább.

— Ahogy vesszük. Ha szombaton dolgozunk, helyette hét közben kapunk pihenőt. Ekkor el tudjuk intézni ügyesbajos dolgainkat a városban és a hivatalokban.

— Nekem mindegy — vélekedik *Zsida Gyula*, aki állandó fordás.

Kovács Pál lakatos véleménye a következő:

— Nekem nem gond ez a szabad szombaton végzett munka. Jól jön helyette a pihenőnap hét közben is... — Kicsit gondolkodik és átvált: — ... *azért mégis jobb lenne ha kifizetnék...*

Árki József csoportvezető már keményebben fogalmaz:

— *Ez a munka önkéntes! Ennek ellenére nagyon sűrűn ránk kerül a sor, mert csak mi régiek, 10-en 15-en vállaljuk.* A vasútnak mennie kell! Sajnos ezt nem érzi mindenki egyformán... Ezért jobb lenne, ha a végzett munka megváltását illetően választhatna a dolgozó. *Aki pénzbe akarná annak fizetnék ki, aki a szabadnapot igényli, annak azt adnák ki!* Egyébként a régi emberek nincsenek megbecsülve. A fizetésemelésnél divatos az egyenlősdi... Gondolják, mi már úgysem megyünk el.

A többiek felbátorodva, jóváhagyólag bólogatnak.

Ez a csoport ezen a szombati napon várhatóan 8-10 mozdony kisebb-nagyobb javítását végzi el. Ha ők nem dolgoznának, több vontatójármű javítására csak hétfőn kerülne sor.

Néhány nappal később telefonon beszéltem *Téli Jánossal*, a veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárával. Amikor elmondtam a tapasztalataimat, tömören így válszolt:

— Igazuk van a szerelőknek...

Sz. Jakab István

Gépesített pályakarbantartás

Dél-Dunántúlon járt a jászkiséri géplánc

Parádés felvonulás. Nagykanizsa irányából nyolc sárgára festett gépmonstrum érkezik, lassan, egymástól alig száz méterre, szinte sugallva azt a hatalmas erőt, amelyet az emberi elme beléjük szorított. A MÁV Jászkiséri Építőgép-javító bázisáról érkezett a két géplánc, a maga nemében a legkorszerűbbek közé tartozik hazánkban. Erről pillanatok alatt meggyőz *Bálint Pál*, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség szakaszmérnöke is.

— *Három nap alatt végzik el a Nagykanizsa—Murakeresztur közötti 11,2 kilométeres vasúti pálya karbantartását. Hagyományos módszerekkel ötszáz pályamunkás kellene hozzá, ha ugyanilyen rövid idő alatt kívánnánk befejezni.*

S bizony, ha belegondol az ember, hol van ma ennyi pályamunkás, feltétlenül csak a felmagasztaló jelzőkkel szólhat a magamfajta laikus ezekről a gépekről. Persze az ember így sem maradhat el, sem mellőle, sem a kezelőülésből. A hagyományos értelemben vett pályamunkás ma sem mindenütt helyettesíthető. Itt Murakeresztur határában is közel húsz csákánnyal, markos legényt követelő hatalmas fogókkal felszerelt brigád halad a géplánc előtt és mögött.

— *A gépek előtt az utátjárókat nekünk kell kibontani, majd visszatenni* — mondja *Balogh János*, aki tíz esztendeje pályamunkásként szolgálja a vasutat.

— *Én csak öt hónapja érkeztem, de meg lehet ezt a munkát szokni* — mosolyog *Orsolya Géza*.

És mivel a géplánc komótosan közeleg, befejezik a beszélgetést, nekigyűrkőznek a 240 kilogrammos betonaljaknak. Emelik csákánnyal, ráillesztik a méteres fogót, végül egy hórukkal kibillentik a testes betont. Azután újabb következik.

— *No akkor, mi megyünk tovább* — s fellépnek a rájuk várakozó autóra.

Elsőként a Plasser aláverő gördül mellénk, *Dobri Károly* pályamester lép le róla.

— *Most Villányból érkeztünk, innen Barcs, majd Körmend az úticél.* Mi egyébként Szolnok megyeiek vagyunk, péntekenként külön gépkocsi visz haza bennünket a családhoz, hétfőn pedig már ismét a szolgálati helyünkön vagyunk.

Közben a többiek nekikészülnek az utolsó kilométernek. *Juhász Emánuel* az előkocsiban a fotocellás műszer mögött foglal helyet, *Németh József* és *Lovács Imre* a talán még kényesebb feladatot végző kezelő- és műszerfalnál marad.

Figyelem, nagy rutin kell ahhoz, hogy ez a 32 vibrációs kalapács mindig úgy illeszkedjen a 60 centiméteres közökbe, hogy a betonaljak ne sérüljenek. Figyelje csak...

Amikor feldübörög a gépmonstrum egyszerre süllyed, s emelkedik a 32 kalapács. Bizony jó, ha egy centiméter van köztük és a beton között. Azután néhány pillanatig kényelmesen megdolgozza a zuzalékkövet, s máris három évre stabilizálódik ez a pályaszakasz. És ezzel a módszerrel óvatosan araszol előre. Elől a fotocella, amely a milliméteres beállítások pontosságát biztosítja, mert a legkisebb eltérésnél automatikusan kikapcsol. Mögöttük már „tüsténkedik" az ágyazat-rendező, amely a lehullott zúzott követ „lapátolja" vissza és szabályos formát ad az ágyazatnak.

— *Óránként 600-700 métert haladnak előre* — magyarázza ismét *Bálint Pál*. — Ha a sínek hőfoka eléri a kritikus szintet, ami ezúttal 25 Celsius fok, akkor abba kell hagynunk. Ezért jobbára éjjel és a kora reggeli órákban folyik ez a munka, ahogyan a vágányzat engedi. Mert feleslegesen a vasúti közlekedést nem szabad zavarni.

Közben a másik géplánc is beáll egy kilométerrel odébb, folyamatosan araszolnak a már szemmel is látható Murakeresztur felé. Távozóban még afféle búcsúként visszakiált a jászkiséri pályamester:

— *Igyekezzünk, mert csütörtökön már Barcsról akarunk indulni Szentlőrinc irányába.*

Győri András

Értékelték az előszállítás tapasztalatait

(Folytatás az 1. oldalról)

A napokban a MÁV vezérigazgatóság kereskedelmi szakemberei értékelték az előszállítás hálózati tapasztalatait. *1983-ban 78 vállalat, tizennégy árunemre 3,7 millió tonna küldeményre kötött előszállítási szerződést.*

Mint ezzel kapcsolatban elmondták: annak dacára, hogy a vasút tavaly 4 millió tonnával fuvarozott kevesebbet a tervezettnél, az előszállításban részvevők 850 ezer tonnával adtak fel többet, mint amennyit a megállapodásban vállaltak. Ez a növekedés többek között azzal magyarázható, *hogy a MÁV kereskedelmi szakszolgálatának fuvarozásszervezői gyakrabban és személyesen keresték fel a szállítatókat.*

A kampány sikerét nagymértékben segítette az is, hogy a MÁV 1980-tól anyagi ösztönzőt vezetett be. Az idén például egymillió forint jutalmat osztottak szét a vállalati szállításszervezők között. *A fuvaroztatók ugyanakkor 17,5 millió forinttal kevesebb szállítási költséget fizettek a vasútnak.*

MÁV—VOLÁN tanácskozás az együttműködésről

A budapesti vasútigazgatóság területén működő öt Volán vállalat és az igazgatóság kereskedelmi- és szállítási osztályának vezetői tanácskoztak június 7-én az igazgatóságon, amelyen jelen volt *Tongori Imre*, vasútigazgató is. A résztvevők értékelték az elmúlt évi eredményeket és meghatározták a legfontosabb tennivalókat.

Megállapították többek között, hogy a munkát nehezítik a szűk rakodóterek, és a raktárhiány is gondot okoz. Sok vasúti kocsit rongálnak meg a rakodógépek, mert azok vezetőfülkéje alacsonyan van és a gépkezelő nem lát bele a vagonba. Sajnos a fuvaroztatók többsége a hét végén nem rakodik és a címzettek sem fogadják az árut.

— s —

Profilváltás után Dunakeszin

A kocsijavítást fejlesztik a gyártási tevékenység színvonalára

A dunakeszi járműjavító főkapujához egy parkon keresztül, hangulatos lakóépületek, családi házak között lehet eljutni. Mintha nem is üzembe igyekezne a látogató, a járdányi „autóutak" újból és újból más irányba terelik. Az üzem szerény, központi épületét megpillantva különösen nehéz elképzelni, hogy a MÁV jelenlegi személykocsi parkjának mintegy kétharmada ennek az üzemnek a csarnokaiból került ki.

A gyártásról ma is szívesen beszélnek az emberek. Igaz, nem is oly régen, az elmúlt esztendő nyarán hagyta el az utolsó új kocsi Dunakeszit.

Legfőbb cél a tudás átmentése

— Ez volt a By 20-17-469-es számú, másodosztályú kocsi — mondja *Gyepessy Ferenc* termelési főmérnök —. Akkorra már minimálisra csökkent a termelésünkben a gyártás részesedése. Pedig volt olyan esztendő, amikor 160, sőt 180 kocsit gyártottunk.

— Miért szűnt meg a gyártás?

— *Nem volt megrendelés.* Amikor 1951-ben elhatározták, hogy a mi üzemünk is gyárt majd kocsikat, a MÁV-nál alig volt személyszállításra alkalmas vagon. A háborús pusztításokat gyorsan akarták pótolni; évről évre nőtt a termelésünk, hiszen még így sem tudtunk eleget gyártani. *Nyolcféle személykocsitípust és egy hálókocsit is gyártottunk.*

Az első típus talán ma már sehol sem közlekedik; a fapados változatú, középen fülkés, elől és hátul termes kocsi sokáig szállította az utasok tízezreit. A legtöbb a Bh-típusú, úgynevezett középfeljárósból készült, a belföldi forgalomban leginkább ilyenek közlekednek. A csaknem harminc esztendő alatt jelentős termelési, szerkesztési tapasztalat gyűlt össze, ami megrendelés híján most parlagon hever.

— Azért nem egészen — csóválja fejét a főmérnök. — A legfőbb célunknak tekintjük, hogy a megszerzett tudást átmentsük.

— Dehát megszűnt a személykocsigyártás. Talán abban reménykednek, hogy egyszer sikerül ismét felélesztení az elhalt tevékenységet?

— *Ez ma még valóban csak remény* — mosolyog Gyepessy Ferenc —. De ha utána számolunk, reálisnak tűnik. Egy kocsi 25-30 esztendeig vehet részt a forgalomban. Ennyit él, utána már nem alkalmas arra, hogy biztonságban és főleg kényelmes körülmények között szállítsa az utasokat. *A nyolcvanas évek elején csak évi hatvan kocsit selejtez ki a MÁV, de nemsokára, talán négy-öt év múlva a mi kocsijaink is kiöregszenek, s többszázat selejteznek majd.* Akkor talán ismét szükség lesz a dunakeszi járműjavító gyártókapacitására.

A beszélgetésből kiderül, a gazdasági és a társadalmi vezetők nem a kivárás, hanem közkeletű kifejezéssel élve, a rugalmas alkalmazkodás taktikáját alkalmazzák: *ha nincs gyártás, akkor a javítást fejlesztik a korábbi tevékenység színvonalára.* Kétféle javítást végeznek. A kocsik másfél-két évente, a tmk karbantartási ciklus elteltével sorra kerülő fővizsgán esnek át. Tizenöt, esetleg húsz esztendő elteltével pedig szinte teljesen újjáépítik a kocsikat.

— Ezt a fajta javítást sikerült leginkább a gyártáshoz közelítenünk — folytatja a beszélgetést a főmérnök. — *Kicseréljük ilyenkor szinte az egész kocsit,* kezdve a belső berendezésektől a külső oldalfalakig. Az alvázakat kivéve újból „alkotjuk" a kocsikat, s beépítjük a korszerűbb elemeket. A felszerszámozottságunk elsősorban a gyártásra alkalmas, ezért is kényszerültünk arra, hogy a javításba a korábbi gyártási folyamatból minél többet beépítsünk.

Egyszerűbb és jóval gyorsabb

— *Az emberek érdeke is ezt kívánja* — szól közbe *Bősz József*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Amikor megtudták, hogy nem gyártunk több személykocsit, bizony sokan jöttek hozzám bejelenteni: *kiveszik a munkakönyvüket.* A szándék érthető volt, hiszen több évtizedes gyártás után a javítás nem olyan érdekes. Másrészt munkavédelmi szempontból is előnyösebb, hogy például az oldalfalakról a lemezt nem lángvágóval bontják az emberek, hanem egyszerűen kicserélik az egészet. *Évente harminc-negyven embert kellett más munkakörbe helyezni,* mert a vágásnál keletkező ólomgőzök súlyosan veszélyeztették az egészségüket.

— A tradíció és a munkavédelmi szempontok mellett gondolom a ráfordításokat is számba vették.

— Természetesen — veszi vissza a szót a főmérnök. — *Mindenképpen megéri anyagilag is.* A korábbi módszer kevesebb anyagot, de rendkívül sok munkaórát igényelt, hiszen nagyon aprólékos munka. Valóban egyszerűbb és gyorsabb — és nálunk ez is fontos szempont, újból gyártani ezeket a részeket. Amikor külföldről jöttek szakemberek hozzánk, elcsodálkoztak, hogy mi nem pepecselünk ezekkel a munkákkal, s elismerően szóltak a nemrég nyugdíjba ment fejlesztési főmérnök módszeréről.

Elsők az újításban

A dunakeszi járműjavító 1975 óta nem mondhat magáénak fényes kitüntetéseket, nagy elismeréseket. A feszített terveket a csökkenő létszám és a szűkös anyagi források mellett nem sikerült teljesíteniük. De a képhez tartozik az is, hogy az elmúlt esztendőben elért eredmények alapján a *járműjavítók közötti újítási versenyben elvitték a pálmát.* Önkéntelenül adódik a kérdés: hogyan lehet egy, a profilváltás gondjaival küszködő üzemben ilyen jó eredményt elérni?

— A valóságot nem igen tükrözi az első helyezés — mondja a főmérnök. — Az újítási tevékenység szerint mi inkább a középmezőnybe tartozunk. *Ismét a kényszer vitt minket arra, hogy kidolgozzunk valamilyen újítást a javításoknál.* Ugyanis évek óta kapacitáshiánnyal — pontosabban az egyre nyomasztóbb munkaerőhiány miatt kihasználatlan gépi kapacitás gondjaival küszködünk, és nem tudjuk még a szükséges másfél, kétévente esedékes javításokat sem mindig elvégezni. Ezért a műszaki osztály segítségével kidolgozták a módját, hogyan lehetne bizonyos kocsiknál a másfél évente esedékes javítás idejét még egy fél évvel megtoldani. Magát az újítást korábban beadtuk már, de tavaly érett meg a gyümölcse, *a megtakarítás elérte a 42 millió forintot.* Így mi lettünk az elsők az újítási versenyben.

Az üzem gondjai nem csökkentek

Az idén nem lehet megismételni ezt a jó eredményt, mondják kicsit pesszimistán a szakemberek. De mindenképpen azon lesznek, hogy kisebb volumenű újításokkal takarítsanak meg a munka-, az anyag- és a bérköltségekből.

Az idei évben más babérokra pályáznak. Úgy látják, lehetőség nyílik arra, hogy a tervet teljesítsék, s talán túl is teljesítsék. A gondok viszont nem lettek kisebbek, változatlanul létszámhiánnyal küzd a járműjavító, ezért a feladatokat csak túlórával és szerződéses munkavállalással lehet majd megoldani.

— *Amikor szb-titkár lettem* —, mosolyog Bősz József —, *elhatároztam, hogy minden erőmmel a túlóra megszüntetésére törekszem.* Persze ilyen körülmények között be kellett látnom, ez a cél elérhetetlen. Különben is az emberek számítanak erre a többlet pénzre. De nagy eredménynek tartom, hogy évente „csak" 80 ezer órát dolgoznak nálunk a hivatalos munkaidőn túl, s ez talán idén sem növekszik. Az önkéntes vállalásokat pedig a szakszervezet korlátozza.

Nagyobb beruházásra, gyökeres változásra nem számítanak a következő években Dunakeszin. Hiszen csak egy-két esztendeje fejeződött be az első nagyobb rekonstrukció, 530 millió forintért szociális létesítmények, munkásszálló és étkezde, tanműhely és kollégium épült, és az új, 16 ezer négyzetméteres szerelő csarnok. A mostani költségkeretből csak a legszükségesebb pótlásokra és az új szerszámokra futja.

Lakatos Mária

Előre vagy vissza az úton?

Szolgálati helyeinken az emberek köztudatában sok helyen még ma is úgy tekintik a munkaverseny rendszerét, mint egy konzervatív mivoltában megkövesedett szobrot, amely évente egyszer életre kel és áldó kezével elismeréseket oszt.

Mi sugárzik ebből a megkövesedett szoborból?

Számos munkahelyen gazdag táptalajában él az elvtelen és helytelen gyakorlat, amelyben sorban állnak a főnökségek és üzemek, várva arra, hogy mikor kapják meg a kiváló vagy élüzem kitüntetést. Minden soron következő gazdasági egységnek lehetnek kiragadott kiemelkedő tevékenységei, ezeket bármikor meg lehet nyergelni és a kitüntetések odaítélése előtt csak ezek csillognak. A negatív tényekre pedig a komplex tevékenységen belül fátylat lehet borítani. Szinte tálcára van rakva a prioritás.

A kitüntetések odaítélésekor mindenkinek van patronálója. Ahol ez az elvtelen gyakorlat él, *ott leértékelődik az üzemi demokrácia és a munkaverseny,* amelynek vonzatában a szocialista brigádmozgalom szinten tartásáért is nagy erőfeszítéseket kell tenni.

Az építési főnökségek és üzemek a Budapesten székelő szakszervezeti középszervük közgazdasági bizottságában, a vezérigazgatósági szakértőkkel együtt, három évvel előtt olyan szakszerű munkaverseny-szabályzatot dolgoztak ki, amely a vasútépítő főnökségek és üzemek „Kiváló" kitüntetés pályázatának minősítésében és a rangsorolásban kizárja a szubjektív megítélést.

Az új rendszerű értékelésben *az elvtelen tendenciák háttérbe szorultak.* Voltak örök favoritnak kikiáltott egységek, amelyekről lehullottak az évenként felújított, agyon restaurált menyasszonyi fátylak. Bizony, amikor ezek a magukat előtérbe helyező pályázó egységek a szakszervezeti és szakvonali személyekből álló tizenegy tagú zsüri elé kerültek, és megméretett komplex munkájuk egyévi eredménye, akkor kitűnt, hogy öltözetük rendes, de szürke hétköznapi.

A főnökségek sorolásánál a szempont nem az egymáshoz reálisan nem viszonyítható eredmények jutalmazása, hanem a saját feladathoz mért korábbi szintekhez viszonyított elért eredmény. A versenytényezőkhöz tartoznak meghatározott szintek is, amelyek a hatékonyság növelésére ösztönöznek. *Alátervezéssel sem lehet előnyöket szerezni a versenyben.* Ezzel a rendszerrel fokozottabb elismeréshez juthat az a gazdálkodó egység, amelyre a korábbinál nagyobb feladat hárul és azt kiváló szinten teljesíti, vagy a hatékonysági mutatók előírt követelményi szintje felett tartós eredményeket tud elérni.

Ez a munkaverseny-rendszer és az értékelés módja a gazdasági, szabályzókra és a központi célkitűzések irányelveire épül, de a speciális sajátosságokat is figyelembe veszi. *A rendszerben egy év komplex munkájának halmozott eredményei kerülnek számbavételre.* Például hiába teljesül az építési terv, ha hozzá alacsony eredményhányad tartozik, vagy a rossz baleseti helyzet, vagy éppen a termelékenységi mutató kedvezőtlen.

Az egységesen és konkrétan mérhető versenytényezők alapján maximum 55 minőségi egyenértéket lehet szerezni. A „kiváló" szinthez a maximum érték legalább 60 százaléka szükséges.

Az építési főnökségek és üzemek harmadik éve folyó munkaversenye szorosan kapcsolódik a vasútüzem érdekeihez és célkitűzéseihez. Az élet és a gazdasági körülmények új helyzetet teremtenek, ezért minden évben finomítanak a verseny szabályzatán.

Fogas Pál

Záhonytól Mátészalkáig

Varga Bálint vonatvezető életútja

Ma divat arról beszélni: milyen fontos a gyerek számára az, hogy mit lát, mit tapasztal otthon. Az én gyerekkoromban ezt nem hangsúlyozták — emlékezik vissza a nyugdíjba vonuló *Varga Bálint* vonatvezető —, de a gyerek legtöbbször követte apja foglalkozását. Így volt az én esetemben is. Édesapám előmunkás volt, s el sem képzeltem más munkahelyet, mint a vasutat.

Az alig több mint 30 kilométerre lévő Szatmárnémetibe jelentkezett munkára az éppen tizennyolcadik évét betöltött fiatalember. A fűtőháznál lett mozdonyfűtő.

A felszabadulás utáni újjáépítés lendülete és örökölött nyughatatlansága Záhonyba viszi. Ott van az első kapavágásoknál, s *még öt évig dolgozik „Kelet" kapujában, mint kocsirendező, váltókezelő.* Erről a hősi korról emlékként őrzi Sztahanovista jelvényét. A kitüntetéssel együtt a Szovjetunióba szóló utat is kapott, de csak egy személyre szólt a jegy, ő pedig még egyhónapos nős ember sem volt. Természetes, hogy nem élt a világlátás lehetőségével.

A nem könnyű szolgálat — huszonnégy-huszonnégybe jártak — és az ingázás Záhonyba, egy idő után fáradságos volt. *A család pedig Győrteleken volt, Mátészalkához kilenc kilométerre.* 1952-ben vezető váltókezelő a szatmári csomóponton, tanulni kezd, és 1956-ban már szülőfalujában állomáskezelő, sőt két évvel később már megbízott állomásvezető egészen 1971-ig. A hetvenes árvíz „elmossa" Győrtelek-Alsó állomás rangját, így nem volt más választás, mint újra Mátészalkán dolgozni.

A záhonyi mozgalmi élet után néhány csöndesebb esztendő következett. Ez elsősorban annak a következménye volt, hogy Győrtelek mégiscsak kis község. Ez a nyugalom is csak viszonylagos, mert a beszélgetéskor derült ki, hogy a hatvanas évek végétől tanácstag, s a Hazafias Népfront elnöke volt éveken át, sőt a helyi áfész vezetőségi tagja ma is.

A nagy forgalmú állomáson vonatkísérő lett. *Tisztséget vállalt a szakszervezetben, majd 1973-tól aktívan bekapcsolódott a szocialista brigádmozgalomba.* A November 7. szocialista brigád valamennyi tagja, köztük *Varga Bálint* is példaképe volt a fiatal, pályakezdő vasutasoknak. Kétszer nyerték el a MÁV kiváló brigádja címet, s minthogy 1978-tól ő volt a brigád vezetője, arra külön büszke, hogy egyik kiváló cím erre az időszakra esik. S íme, az élet ismétli önmagát, a Szovjetunióba szóló jutalomutat kapott, de erről már nem kellett lemondania.

Az ott eltöltött napokról, a Barátságvonat hangulatáról egész nap lehetne mesélni — emlékszik vissza.

Zsoldos Barnabás

TÚL A HATVANON

Életének háromnegyed részét a végrehajtó szolgálatnál töltötte

A Kecskemét—Bugac-felső között közlekedő — elsősorban külföldieknek —, szóló gőzvontatású vonat tervein dolgozik. Az előmunkálatok folynak, egyfajta társulás ez az IBUSZ-szal és másokkal. A nosztalgiát keltő gőzvontatás a keskeny nyomközű vonalon megvalósulva, idegenforgalmi ajánlás lehet.

Simonek Gyula betöltötte a 60. életévét. Az obsitot még nem vette át. Ahogy mondani szokták: *„még rátett egy évet"!* A szegedi igazgatóság személyszállítási csoportvezetője, életének háromnegyedét a végrehajtó munkában töltötte.

— *1942-ben jelentkeztem a vasúthoz.* Sokan elmondták, mert tény, hogy nem volt könnyű bejutni. Amikor Pilisvörösváron felvettek, a tanulást tekintettem legfőbb feladatnak. És nem telt el egy év, már menesztettem a vonatokat és adtam a jegyeket.

Ma hihetetlennek tűnik, hogy volt idő, amikor jószándékú „dicsekvésnek" tűnt, hogy ki mennyi idő alatt szerezte meg összes szakvizsgáját. Bár így lenne ez ma is. Pedig abban az időben a 24/24, később a 12/24-es fordulószolgálat mellett erőfeszítéssel járt a tanulás.

Közben megfordult *Győrben, Vecsésen,* ahol 1945-től forgalmi szolgálattevőként dolgozott. Számára az egy és két vágányú pályák forgalma csak mint eltérő lehetőségek jelentkeztek képességeinek kipróbálására. Aztán 1949-ben tisztképzőre került. Ez az évfolyam volt az első, ahol érettségi nélkül, háromhónapos felkészítővel is kerültek be hallgatók.

— *Kevés szó esik erről az időről. Pedig forradalmian új volt ez a MÁV képzési rendszerében. Fűtők, lakatosok, segédtisztek, váltókezelők, kocsirendezők, előmunkások kerültek be a tanfolyamra, nők, férfiak vegyesen.* Noha ilyen még nem volt, mégis az eredmények a lehető legjobbak voltak. Ma is büszke vagyok, hogy ennek a tanfolyamnak a közösségébe tartozhattam.

Kitüntetéssel végzett. A tisztképzőt 1951-ben az állomásfőnöki tanfolyam követte, s utána *Kispest,* majd *Kiskunhalas* következett.

Halas jelentős forgalmú állomás volt azelőtt is. Simonek Gyula tarsolyába vitte azt a többletet, melyet a tanfolyamon összeszedett. A fegyelmet, a szorgalmat és a helytállást. Az Állami Pincegazdaság, a Baromfifeldolgozó Vállalat, a Téglagyár, az Állami Gazdaságok napról napra újabb fuvarigénnyel jelentkeztek. A környék gyümölcs- és szőlőkultúrája, valamint a vonal tranzitforgalma egész évben adott munkát a vasutasoknak. Húsz éven át volt itt állomásfőnök egyfolytában, a vezetés összes gondjával, felelősségével.

— 1962-ben bővíteni kezdték az állomásunkat. Nem volt két egyforma nap. Elvégeztem közben a műszaki főiskolát. Az elmélet segített, hogy az élet kínálta gyakorlatot jobban megoldhassam. A tanulás, a képzés, az ismeretek elsajátítása megállíthatatlan folyamattá vált.

1975-ben a szegedi vasútigazgatóságba helyezték, ahol a műszaki fejlesztéssel bízták meg. Aztán az igazgató mellett műszaki-gazdasági tanácsadó lett. *Most személyszállítási csoportvezető.* Feladatát változatlan lendülettel végzi. Ezúttal nem az árufuvarozás, hanem a személyszállítás szervezése és irányítása a főprofil a munkájában. Önállóság kell ehhez. Koncepció. A helyi viszonyok átfogó ismerete.

Simonek Gyula mérnök-főtanácsost az erre vállalkozó tudatosság jellemzi. Készség az újra. Jártasság a jó megoldásokhoz. Örömmel tölti el, hogy részese volt a *Szeged—Eger,* a *Szeged—Fonyód* közötti balatoni járat indításának. A gyulai és a *Békéscsaba—Szeged* közötti gyorsok forgalomba helyezésének. Ezek is a munka ormai. A munkáé, mely elválaszthatatlan tőlünk.

— *Az emberi kapcsolatokban mindig a bizalomra építettem. Hittel voltam környezetemmel szemben. És bár értek kudarcok, így lett teljes az életem.*

A család adta számára mindenkor azt a környezeti nyugalmat, amely segítette átkelni a buktatókon.

Szabó Béla

A MÁV kollektív szerződés módosítása

Az ittasság fegyelmi vétség

A kollektív szerződés évenkénti módosítása lehetőséget nyújt arra, hogy szabályait rugalmasan hozzáigazítsuk az élet követelményeihez. A módosítástervezetet tárgyaló tanácskozásokon sok javaslat hangzik el az egyes szabályok megváltoztatására, illetőleg új szabályok felvételére vonatkozóan. Indokolt, hogy a dolgozók tájékoztatást kapjanak az elfogadott és a bevezetésre nem került javaslatokról egyaránt.

Szankciók alkalmazása

A kollektív szerződés 12. §-a meghatározza a dolgozó munkára képes állapotát. Ezzel kapcsolatban előírja, hogy ha a dolgozó alkoholos befolyásoltságát megállapították, vagy ha a vizsgálatot megtagadta, a munkába állástól, illetve a további munkavégzéstől el kell tiltani. A gyakorlatban nem volt egyértelmű, hogy ez milyen következményeket von maga után. *A mostani módosító kiegészítés előírja, hogy ilyen esetben az igazolatlan mulasztásra előírt szankciókat kell alkalmazni.* Ezek a szankciók a következők: a kérdéses napra (szolgálatra) nem jár munkabér, az így kiesett munkaidőt le kell vonni a legmagasabban pótlékolt túlórából, ennek hiányában le nem dolgozott időnek kell tekinteni, továbbá csökken az érintett dolgozó év végi részesedése és a kiemelt forgalmi jutaléka is.

A vasútüzem biztonságához fűződő érdek indokolja e szankciók következetes érvényesítését. Hangsúlyozni szükséges azonban, hogy az említett szankció nem büntetés (nincs eljárás, határozat, előjegyzés, hatály). *Ennek alkalmazása nem változtat azon a tényen, hogy az ittasság fegyelmi vétség.* Ebből következik, hogy a fegyelmi jogkör gyakorlója e mellett fegyelmi eljárást indíthat és fegyelmi büntetést szabhat ki, ez az ő mérlegelési jogkörébe tartozik.

Új előírások a pihenőidőkre

Ismeretes, hogy a forduló illetőleg utazó szolgálatot teljesítő dolgozók heti pihenőnapját — a folyamatos üzemeltetés biztosítása érdekében — a kollektív szerződés az általánostól eltérő módon szabályozza. Ezzel kapcsolatban már az elmúlt évi tanácskozásokon felmerült, hogy havonta egy esetben szombat-vasárnapi pihenőt biztosítson a kollektív szerződés. A 35/A § eddig is lehetővé tette, hogy a helyi függelékek ilyen előírást tartalmazzanak. Az ez évi módosítással *a kollektív szerződés már előírja, hogy 12/24-es forduló szolgálat esetén havonta egy közbeváltást úgy kell kijelölni, hogy a közbeváltással keletkező összes szabad időből legalább 40 óra, szombat 0 órától vasárnap 24 óráig terjedő időre essen.* Ettől csak a dolgozó beleegyezésével, írásbeli nyilatkozata alapján lehet eltérni.

Az utazó dolgozókra pedig a következőket tartalmazza a módosító rendelkezés: *kétheti pihenőnapot összevontan kell kijelölni oly módon, hogy az szombatra és vasárnapra essen* (utazóknál ugyanis 0—24 óráig terjed a heti pihenőnap). Természetesen utazó dolgozók esetében is csak az érintett dolgozó írásbeli nyilatkozata alapján lehet ettől eltérni.

A kollektív szerződés módosítása azt célozza, hogy a váltásos vagy utazó szolgálatot ellátó dolgozók is havonta legalább egy hét végét családjuk körében tölthessenek. A szabályt hozó szervek előtt is ismert, hogy nagy körültekintést igényel és nem kis feladatot jelent a végrehajtó üzemfőnökségeknél a heti pihenőnap ily módon történő biztosítása. Ezt azonban vállalni kellett az említett méltánylást érdemlő cél megvalósítása érdekében. Ennek egyébként munkaerő-megtartó szerepe is van.

Nőtt a hatáskör és a felelősség

A másik változás a napi pihenőidőknél van. Az utazó dolgozók napi pihenőidejének meghatározásánál *nőtt az üzemfőnökségek szabályozási jogköre.* Eddig az utazó dolgozók napi pihenőidejét (két szolgálat közötti pihenő) a kollektív szerződés 20 §-ának 3. pontja rögzítette. A tanácskozásokon, illetőleg a vasutasszakszervezet központi vezetőségének ülésén azonban észrevétel hangzott el, hogy ez a szabály merev, nem alkalmazkodik a helyi sajátosságokhoz, a fordulók rendjéhez. Az új szabály a következő: *az utazó dolgozók napi pihenőidejét a helyi viszonyok figyelembevételével legalább 8—12 óra között, helyi függelékben kell meghatározni, oly módon, hogy a kettő szolgálat közötti pihenőt a lakásra való érkezéstől az onnan történő újabb szolgálatba indulásig kell számítani.* A pihenőidőt a megadott tól—ig határon belül olyan értékben kell rögzíteni, hogy az betartható legyen és ne forduljon elő ennek megsértése.

Ezzel kapcsolatban tehát nőtt a helyi hatáskör és ezzel együtt a felelősség is. Ugyancsak a napi pihenőidő változását jelenti a 32. § kiegészítése. Ennek értelmében folyamatos vágányzári munkák alatt az építési és pályafenntartási szakszolgálati ág ott foglalkoztatott dolgozóinak *legalább nyolc óra napi pihenőidőt kell biztosítani. Egyéb esetekben a napi pihenőidő mértéke 11 óra.* Ennek csökkentése a vágányzár mielőbbi feloldását célozza, az üzemvitel zavartalanságának biztosítása érdekében.

Az év végi termelési szünet tartására a többször módosított 19 1971 (VI. 25.) ÉVM sz. rendelet alapján a MÁV építési főnökségeknél, valamint az 1025 1978. (VIII. 15.) MT sz. határozat alapján a MÁV ipari és fatelítő üzemeknél van lehetőség. Az új szabály itt is egyszerűsítést jelent. Eddig ugyanis az év végi termelési szünet tartását évenként központilag szabályozták. A mostani módosítással *a kollektív szerződés előírja, hogy az év végi termelési szünet tartását és annak feltételeit helyi függelékben lehet szabályozni.* Annak eldöntése, hogy egyáltalán tartanak-e év végi termelési szünetet, ugyancsak helyi hatáskör. Ha ennek tartására sor kerül, a ledolgozás módját is helyi függelékben kell rögzíteni. Az jogszabályi előírás, hogy a két ünnep közé eső munkaidőt előre le kell dolgozni, és erre kizárólag szabadnapon (szabad szombaton) kerülhet sor.

A kollektív szerződés 13. §-a előírja, hogy az állandó munkahelyen kívüli tartós munkavégzést írásban kell elrendelni. A gyakorlatban vitás volt, hogy mennyi időtartamot kell tartós kirendelésnek tekinteni. A kollektív szerződés ezt most konkrétan meghatározta. Eszerint az írásbeli elrendelés *a 30 napot meghaladó kirendelésekre vonatkozik.*

Mit értünk tartós kirendelés alatt?

Ez a meghatározás összhangban van a belföldi kiküldetésekről szóló kormányrendelettel, mely ugyancsak a 30 napot meghaladó kiküldetéseket tekint tartósnak.

A 2/1982. (XI. 1.) ME sz. rendelettel módosított 33/1951. (I. 31.) MT sz. rendelet értelmében a külszolgálatos munkaköröket a kollektív szerződésben kell felsorolni. Ezt is helyi hatáskörbe utalták, tehát az érintett munkaköröket helyi függelékben kell felsorolni.

Külszolgálatot akkor teljesít a dolgozó, ha munkaköre, beosztása révén *napi munkáját teljes egészében vagy túlnyomórészben nem a telephelyén, hanem külső területen (szakaszon, vonalon) végzi, vagy havonta legalább nyolc munkanapon át rendszeresen telephelyén kívül működik.* Annak megállapításánál, hogy havonta nyolc napnál többet tölt-e rendszeresen kiküldetésben, hoszabb időtartam — általában legalább fél év — átlagát kell figyelembe venni.

Ilyen külszolgálatos munkakörök az anyagátvevő, anyagbeszerző, építésvezető, vonalon szerelést-javítást végző műszerész, lakatos, villanyszerelő stb. Ismeretes, hogy a külszolgálatot teljesítő dolgozók költségtérítésére külön rendelkezések vonatkoznak.

Dr. Garabon Sándor

SZEGEDI TAPASZTALATOK

Az álló helyzetű kocsikapcsolással biztonságosabb a tolatási munka

Statisztikai adatokkal lehetne bizonyítani, hogy a vasúton a mozgó járművek kapcsolását mindenkor a legveszélyesebb műveletek között tartották számon. Előbb a hagyományos középütközős, majd a mai rendszerű európai oldalütközős járműtípusoknál sajnos rendszeressé váltak a mozgó járművek közé lépéskor, illetve a kapcsolásuk közbeni balesetek.

A MÁV-nál 1979-ben kísérletképpen került sor a vasúti járművek álló helyzetben történő kapcsolására. A szegedi igazgatóság területén ezt a módszert elsőként a Cegléd—Szeged vonal alsó szakaszán, 1980. április 1-től, szintén kísérleti jelleggel vezették be.

Két ütemben és hét vonalon

Az azóta eltelt három év tapasztalatait összegezték azon a tanácskozáson, *amelyet május 30-án tartottak Szegeden,* a vasútigazgatóság épületében. A tanácskozásra az üzemfőnökségek gazdasági és társadalmi szerveinek vezetőin kívül meghívták a leginkább érdekelteket, a tolatásvezetők és kocsirendezők képviselőit is.

Tóth Imre igazgatóhelyettes vitaindítójában elmondotta, hogy a kísérleti időszak alatt kidolgozott technológia alapján az első üzemben, *1982. január 1-től, majd a második ütemben szeptembertől került sor a járművek álló helyzetben történő kapcsolására.* Az igazgatóság területén 7 vonalon vezették be az új technológiát. Bevezetésével kiiktatták a tolatási munkavégzésből a mozgó kocsik között való tartózkodást, megszüntették azt a körülményt, mely szerint a dolgozó belátására volt bízva annak megítélése, hogy mikor lépjen be a kocsik közé.

A technológia bevezetése lényegében nem jelentett teljesen új módszert, hiszen az 1976-tól érvényes *F. 2. sz. Forgalmi utasítás* rendelkezései szerint is 18 esetben csak álló helyzetben lehet a kocsikat összekapcsolni, tehát a dolgozók naponta végeznek ilyen tevékenységet. Az állóhelyzetű járműkapcsolás tolatási technológia bevezetését széles körű vizsgálat, elemzés előzte meg, amit azóta is állandóan figyelemmel kísérnek. Végrehajtási utasításban szabályozták a tudnivalókat, a tolatási műveletek mikénti végrehajtását. Ennek ellenére egy sor nehézséggel kellett megküzdeniök. *Így például gondot okozott a vágányok saruzhatóvá tétele, a saruk minősége, az új módszer elfogadtatása.* A hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók nehezebben tudták megszokni az újat, reflexszerűen többször a régi módon akasztották össze a kocsikat oktatásokon, szolgálat átadásokon, a különböző fórumokon az új technológiára mindig felhívták a dolgozók figyelmét, s természetesen ezzel együtt fokozták az ellenőrzéseket is.

A teljesítmény nem csökkent

Az új technológia a bevezetett vonalszakaszokon általában nem okozott teljesítménycsökenést, azonban más a hatása a nagyobb pályaudarokon, a kis- és középállomásokon, az Mt vonatok által végzett tolatásoknál. Ez utóbbiaknál bizonyos menettartam növekedéssel kell számolni, amit végsősoron a menetrendek szerkesztésénél is figyelembe kell venni. De az állomások tolatási munkáihoz is valamivel több időt kell biztosítani, különösen akkor, ha csak 1+1 fővel tolatnak. *Gondot jelent továbbra is a saruk minősége.* A korábbi, a hagyományos „magyar" sarukat más típusúra cserélték ki, amelyek nem alkalmasak rendeltetésszerű használatra. Az új típusú sarukat nemcsak a gyorsan, de a lassan guruló kocsik is lelökik a vágányról. Két-három használat után szinte teljesen alkalmatlanná válnak: *a fogórészük letörik, vagy kiesik, a talprész felrakódik, deformálódik, ami egyúttal balesetveszélyes is lehet.*

Az említett gondok ellenére azonban megállapítható: *az eltelt három év alatt a kijelölt vonalszakaszokon a járművek állóhelyzetű kapcsolása közben baleset nem következett be.* Biztonságosabbá vált a tolatási munka, s ez a legfontosabb eredmény. A szegedi terület tapasztalatai azt mutatják, hogy az új technológia széles körű bevezetése, a jelentkező nehézségek ellenére is hozzájárulna ahhoz, hogy emberi tragédiák ne következzenek be, és biztosítja azt, ami tolatás közben a legfontosabb, a dolgozók védelmét.

Támogatják az új technológiát

A tanácskozás vitájában 16-an kértek szót. Általános vélemény volt, hogy az állóhelyzetű kapcsolás országos bevezetése célszerű és szükséges — hiszen az emberi élet védelmét szolgálja. *A szegedi igazgatóság dolgozói támogatják az új módszer bevezetését és arra felkészültek.* Elmondották azonban azt is, hogy a bevezetéssel együtt a műszaki feltételeket (saruzható vágányokat, jó minőségű sarukat, további rádiós körzetek kialakítását stb.) is meg kell oldani, illetve megoldásán szorgoskodni kell.

Gellért József

DOMBÓVÁRI ÚJÍTÁS

Szonda helyett műszerrel

Az AT 8201 alkoholgőz-érzékelő berendezés még a másnapos állapotot is jelzi

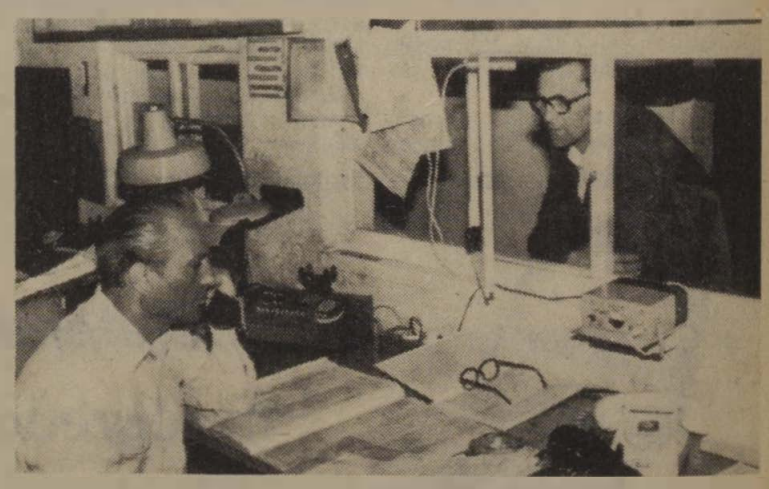
A Minisztertanácsnak a munkavédelemről szóló 49/1979. (XI. 30.) sz. rendelete 16 § (3) c. pontja *mindenki számára kötelezően írja elő a munkahelyen a biztonságos munkavégzésre alkalmas állapotban való megjelenést.* Az a személy, aki szeszes italt fogyasztott, vagy szeszes ital hatása alatt áll, biztonságos munkára nem alkalmas, az ilyen dolgozó fegyelmi vétséget követ el.

A gépjárművezetőkre, mozdonyvezetőkre azonban már a szeszfogyasztás jogi tilalma is vonatkozik, aminek a megszegése, a szabálysértéstől kezdve, a következményektől függően, bűncselekménynek is minősíthető, halálos baleset esetében tíz évi börtönnel is büntethető.

A szeszfogyasztás jogi tilalmának betartása tehát felelősségteljes feladatot jelent a járművezetőkre és a gazdálkodó szervezetekre egyaránt.

A MÁV-nál történt üzemi balesetek vizsgálata során is sok esetben szerepel az alkoholos befolyásoltság mint közreható tényező, annak ellenére, hogy valamennyi szolgálati helyen megnövekedett az alkoholszondás ellenőrzések száma. A kívánalmaknak megfelelően, az a törekvés alakult ki, hogy valamennyi szolgálatra jelentkező járművezető rendszeres alkoholos befolyásoltság vizsgálatára sor kerüljön. Ezirányban számos kezdeményezés történt.

A *dombóvári vontatási üzemegységnél* például zsákot varrtak, és benne száz golyót helyeztek el. A golyók között általában *tíz vörös színű volt, fizetésnapok körül húsz,* és ilyenkor fokozott ellenőrzésről lehetett beszélni. Aki vörös golyót húzott, kötelezően részt kellett vennie alkoholszondás ellenőrzésen.



Jelentkezés a mozdonyfelvigyázónál

Ezt a módszert továbbfejlesztette egy elektromos óraszerkezet. A jelentkező dolgozó megnyomta az „éberségi" gombot, s amennyiben a műszeren kigyulladt a vörös lámpa, megszólalt a duda, úgy ismét következhetett a szondázás.

Ezután egy újabb „találmány" került bevezetésre, amit a mozdonyszemélyzet igen találóan „nyálfogónak" nevezett el. Bevezetése, használata a felsőbb utasítás ellenére is sok problémát okozott. Témája volt valamennyi termelési tanácskozásnak és egyéb értekezletnek, akkor sem szűnt a tiltakozás, amikor mindenki külön üvegcsövet kapott a higiénikus fúvás érdekében. A maradandó ellenszenv miatt keresték a továbblépés lehetőségét.

Aki keres, az talál! — mondja a közmondás, amely ebben az esetben igaznak bizonyult.

Megtalálták, és ez év április 29-én a dombóvári vontatási telep mozdonyfelvigyázó irodában *üzembehelyezték az AT 8201-nek keresztelt alkoholgőz érzékelő műszert.* Az érzékelőfejet, amelybe mikrofon van beépítve, *Horváth Károly* mozdonyfelvigyázó szerelte be az ablakba, így őt kérdeztem meg, milyenek az eltelt néhány hét tapasztalatai?

Elmondta, hogy a műszer a dolgozók körében is sikert aratott, mert higiénikus, megbízható, nem lehet kijátszani és megvalósította azt a célt, hogy valamennyi szolgálatra jelentkező dolgozó alkoholos befolyásoltságának vizsgálatát észrevétlenül elvégzik. Igaz, hogy a dombóvári személyzetre azelőtt sem volt jellemző az ittas szolgálatra jelentkezés.

A műszer nagyon érzékeny, az alkoholgőzre 3-4 méterről is „megszólal" és még a másnaposságot is jelzi. A hangjelzés mellett különböző színű lámpák felvillanása mutatja az ittasság mértékét. Pszichikai hatása igen kedvező, aki „nem tiszta", inkább vállalja a szolgálatra nem jelentkezésért járó felelősségre vonást. Az alkoholtester kivívta a neki járó tekintélyt, még becenevet sem adtak neki!

Krajczár Antal

Felelősségre vonják a kárt okozókat

Szentesen javult a vagyonbiztonság

A közelmúltban értékelő és feladatmeghatározó áttekintést tartottak *Szentesen,* a szegedi vasútigazgatóság tűz- és társadalmi tulajdon védelmi körzetének a helyzetéről.

Az év első négy hónapját vizsgálva a keletkezett kár 37 ezer forint volt, ami azt jelzi, hogy a körzet vagyonbiztonsági helyzete lényegesen javult az előző év azonos időszakához képest, amikor az ez évinek több mint a dupláját tette ki a keletkezett árukár összege.

A javulás ellenére figyelmeztetőek az esetek. Például a nyitva hagyott kocsizár miatt a Szőregről Záhonyba feladott export borszállítmányt megdézsmálták.

Munkaviszony keretében történt károkozásért az idén eddig 14 személyt vontak felelősségre. A fegyelmi eljárások során megállapították, hogy 40 ezer forint károkozás történt. A fegyelmi büntetésekkel kilencezer forint részkártérítésre ítélték a károkozókat. Az ide tartozó esetek gondatlanságból származtak.

A szentesi körzetben fokozott figyelmet fordítanak a társadalmi tulajdon védelmére és a megelőzésre. A javulás ennek az eredménye.

Fogas

Napirenden a munkavédelem

Június elején befejeződtek a Nyugat-Dunántúlon az első ízben rendezett munkavédelmi tanácskozások. A szombathelyi vasútigazgatóságon az év elején határozták el, hogy e fontos témakört mindenütt tűzzék napirendre.

Ennek megfelelően *Sopronban, Celldömölkön, Tapolcán, Veszprémben, Zalaegerszegen* és *Szombathelyen* tartottak konzultációkat. Valamennyi helyen a bevezető előadást a vasútigazgató vagy helyettese tartotta. A konzultációkon a szolgálati helyek vezetőin kívül részt vettek a munkavédelmi vezetők, ügyintézők, valamint a szakszervezeti aktivisták, társadalmi munkavédelmi felügyelők és munkavédelmi őrök.

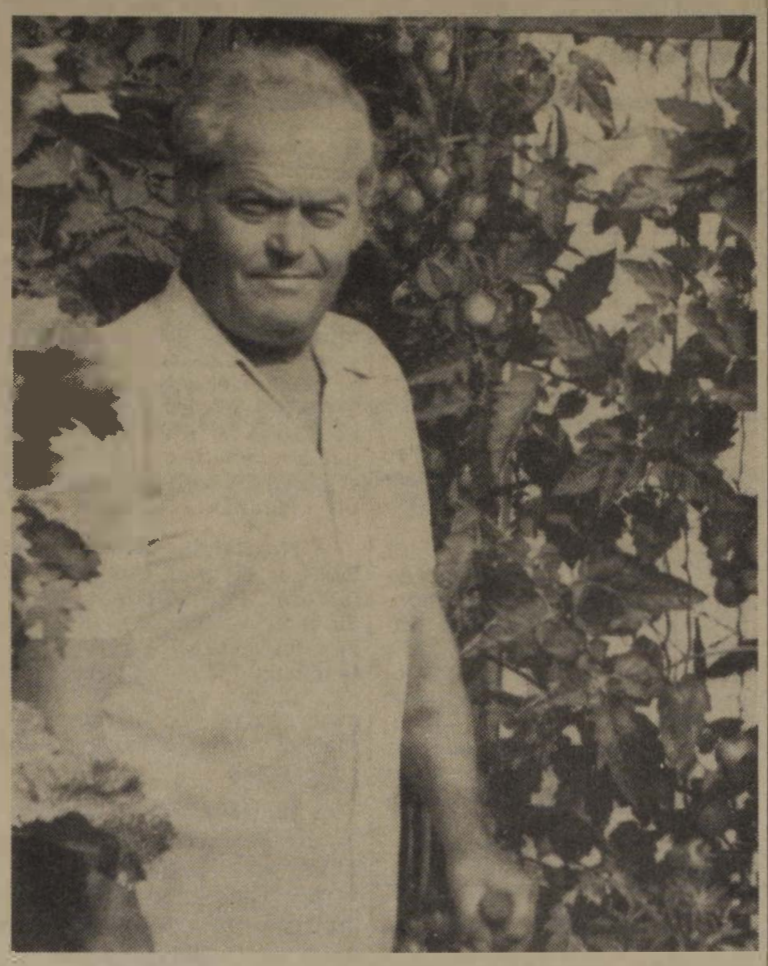
A tanácskozásokon mintegy 100 olyan észrevétel, javaslat és megállapítás hangzott el, amely intézkedést igényel.

Meglelt ösvényen

Páhy József paradicsomfái

Magányosan él Ábrahámhegyen *Páhy József* rokkantnyugdíjas. Immár egy évtizede, hogy a sors szűk ösvényre parancsolta vissza a mindig tevékeny, nagy lánggal égő férfi életét. Azok közül való, akik nem könnyen adják fel a harcot, akiknek minden kis eredményért kétszeresen kellett megküzdeni. A most hatvanéves ember eddigi életében sokszor került nehéz helyzetbe, *sokszor kapott a sorstól képletes, de valóságos pofonokat is.* S hogy úrrá tudott lenni a nehéz helyzeteken, s mindig talált kiutat, értelmes kapaszkodót, töretlen akaraterejének köszönheti.

Aki elmegy takaros háza, virágdíszben pompázó kertje előtt, nem tudhatja: mi a titka a fekete kardvirágoknak, rózsáknak. Milyen erő dúsítja, magasítja négy-öt méteresre paradicsomfáit? Milyen ára van a gyönyörűen elmunkált kertnek, dús növényzetnek?



Páhy József a bő termést adó paradicsomfák előtt

Jobb életre vágyott

Páhy József nagyapja, apja, s gyermekkorában ő maga is a szőlészetnek volt az imádója. Ámbár nem volt könnyű a gyermekkora. A tovatűnt évek emléke ma is keserű ízeket ébreszt az ősz hajú férfiban. Hatan voltak testvérek, s őt is korán kemény munkára fogták. *Nyolcéves korában már aratott, markot szedett, később kévét kötött.* Sajnos, az apa keresetének nagy részét elitta. A nagy család csak úgy tengethette életét, hogy az édesanya a módosabb családoknál mosott, takarított. Így azután nemegyszer Jóskára maradt testvérei ellátása, a főzés, takarítás is. Már gyermekkorában érlelődött benne az elhatározás, hogy ő valami más életet teremt magának, mint amibe beleszületett. Vágyai egy emberibb világ felé tárulkoztak. S amióta megkötött benne ez a szándék, tudatosan készült az életformaváltásra.

Az iskolában mindig kitűnő tanuló volt, tanítói kedvelték, becsülték a szorgalmas, önérzetes fiút. De tanulmányait — bármennyire is szerette volna — nem folytathatta. Az apának az volt az álláspontja, hogy ő maga is kapával született, miért ácsingózna a gyereke más sors után?!

Páhy József vágyait noha korán megnyírbálták, végérvényesen nem tudták visszametszeni. Szerette a szőlészetet, a gondjaira bízott munkát mindig legjobb lelkiismerete szerint végezte el. Hosszabb-rövidebb tanfolyamokat végzett, elsajátította a borászati szakmát, s pincemesteri képzettséget is szerzett. Egy napon önállósította magát, megházasodott. A kisörsi szőlőben egy gazda rábízta 1600 négyszögöles telkének a gondozását. Munkájáért lakást, konyhakertet, tisztes bért kapott.

Egy napon két nyakkendős férfi jelent meg a lakásukon. Azt kérdezték, hogyan vélekednek a gazdáról. Páhy József szíve szerint felelt, azt mondta, becsületes, rendes ember a gazda. *Erre akkora pofont kapott, hogy fél métert emelkedett a levegőben.* Még három nap múlva is sajgott az arca. Nem értette, miért kapta a pofont, mert a két idegen továbbállt, mielőtt még bármit is kérdezhetett volna.

Néhány nap múlva találkozott a gazdával. A mindig jókedélyű, vidám emberbe mélyen szállt vissza a lélek. Csak a nagy, szomorú szemei sejtették, hogy vele is történt valami.

— Jóska, ne kérdezzük egymást! Meg kell azonban mondanom, hogy én magát tovább még egy doboz cigarettával sem támogathatom. De tanácsolom, hogy menjen le a tomaji állomásra, ott majd felfogadják vasúti munkára.

Megállta a helyét

Mivel nem volt más választási lehetősége, megfogadta a tanácsot.

Mi tagadás, az első hetekben nagyon idegennek érezte magát a vasúton. Egész addigi élete a növényekhez, a szőlőhöz, gyümölcsfákhoz, virágokhoz kötötte. Új munkahelyén pedig kő és vas, s a krampácsolás jelentette a kenyérkeresetet. Csak lassan szokott hozzá ehhez a világhoz.

Azon az éven nagy tél szakadt rájuk. A pályamestert több ízben is neki kellett kézi hajtányon beszállítani a központba. Egyik alkalommal, miután már a pályamester kiismerte Páhy József természetét — így szólt hozzá:

— Jobb sorsra lenne maga érdemes, Jóska. Nem volna kedve tanulni?

A pályamester szombaton Páhy József kezébe nyomott egy könyvet, amely háromszáz kérdést és feleletet tartalmazott. Hétfőre meg is tanulta minden kérdésre a választ. Amikor ismét felszálltak a kézihajtányra, a mester hozzá is látott a vizsgáztatáshoz.

— Nemsokára indul Celldömölkön egy tanfolyam. Igaz, hogy oda kétéves pályamunkási gyakorlat is szükséges — mondta a pályamester.

— Nem értem, mire volt akkor jó ez az egész?

— Mert én megis bízom magában. Megállná helyét a háromhónapos tanfolyamon, s ha üresedés lesz, lehetne magából őrhelyettes.

A pályamester újabb könyveket adott Páhy Józsefnek, aki hamarosan Ábrahámhegyre került önálló helyettesnek. Nyáron pedig elküldték felvételi vizsgára. Nyolcvan jelentkező közül harminckettőt vettek fel. Köztük volt ő is. Néhány hét után az előadók jobbkeze lett.

A tanfolyam elvégzése után visszakerült Tördemicre pályamunkásnak. Kis ideig sorompókezelő is volt Balatonfüreden. Türelmesen várta, mikor, hol lesz üresedés. Később Balatonalmádiban lett felváltóőr.

Megszerette a vasutat, őt is megkedvelték. Több éven át a párttitkári teendőket is ellátta.

Jöttek azután a kemény megpróbáltatás évei. Felesége halála, majd saját betegsége. Porcleválás miatt operálták a térdét. A műtét nem sikerült, s újabb és újabb operációkat élt át. Három és fél esztendőt töltött kórházban. Jobb végtagjai lebénultak. Lerokkantosították.

A testi fájdalmaknál is kínzóbb lett az a tudat, hogy élete szűk ösvényre szorult vissza, s a maga erejéből ábrahámhegyi hajlékát el nem hagyhatja.

Nagy öröme telt mindig a kertjében, ahol 83 féle szőlőt maga telepített, s új fajtákkal kísérletezett. A nehéz időben kertje nagyobbik felétől is meg kellett válnia.

De nem tudott beletörődni, hogy nincs tovább, hogy számára immár végérvényesen elvesztek a jövőbe vivő utak. Akkoriban többször is felrémlettek benne egyik olvasmányának sorai: *„Tanulj meg akkor is élni, amikor az élet elviselhetetlennek látszik!"*

Értelmes kapaszkodó

Lassan hozzászoktatta magát a gondolathoz, hogy megmaradt kertrészében kell megtalálnia az értelmes kapaszkodót. *Hason kúszva, oldalazva tudta csak művelni a kertet, araszolgatva jutott előre a tőkék között. Szinte nem volt egyetlen rög sem, amelyet testével is ne érintett volna.* Vasakaratának meglett az eredménye. A kétszáz ölnyi telken többet termelt, mint korábban a hatszáz négyszögölön. Különös öröme telt a rózsák nemesítésében, a virágok meghonosításában. Kertjében tizenegy féle színben nyílnak szinte tavasztól őszig a rózsák. Több éve kinemesítette a fekete kardvirágot, amelynek sokan csodájára járnak. *Paradicsomfái pedig négy méternél is magasabbra nőnek.* Külön története van a paradicsomfáknak, s azért is érdemes szólni a szokatlan méretű növényekről, mert mintha egy kicsit Páhy József akaraterejét, életszeretetét is szimbolizálnák.

Néhány esztendeje kapott egy palántát. Kertjében nagyon gondját viselte. S ahogy múltak a napok, a hetek, a palánta egyre csak magasodott, hamarosan támaszra szorult. Mint később kiderült, Magyarországon többen is kaptak abból a palántafajtából, de senkinek a kertjében nem eredt meg. Páhy József fél mázsa termést szüretelt le az első esztendőben a paradicsomfáról. Ősszel néhány túlérett paradicsomot bele is munkált a földbe. Már-már meg is feledkezett kedvencéről, amikor a következő tavaszon újabb palánták dugták ki fejüket a földből. Eleinte nem is nagyon gondolt rá, miféle növények terebélyesednek egy bokorban. Nagy volt a meglepetése, amikor felfedezte, hogy azok bizony nem egyebek, mint az előző évi paradicsomfa utódai. Sok öröme telik azóta is minden esztendőben a paradicsomfák kiterebélyesedésében, a gazdag szüretben.

Éjszakákon, ha nagyon előveszik a fájások, a testi és a lelki kínok, gyakran ül írógépéhez. Bal kezével pötyögteti a billentyűket. Leveleket ír, magvakat küld szét az országba.

Hamar Imre

Közlekedési szakközépiskola Záhonyban

A hallgatók négyféle szakma közül választhatnak

A záhonyi közlekedési szakközépiskolában vasútforgalmi, anyagmozgató, gépszerelő és karbantartó szakmákat tanulhatnak a hallgatók. Az 1982/83-as tanévben nyolc nappalos és négy levelező tagozaton összesen 246-an tanultak.

— Sajnos az anyagmozgatási szakmát még a vasútnál sem becsülik eléggé — mondja *Nagy László* igazgató. — Az országban középfokon csak Záhonyban képeznek ilyen szakembereket. A tanulók nálunk elsajátíthatják többek között az erőgépek, autómotorok, emelők, daruk, billenő kocsik, szállítószalagok és szivattyúk kezelését, szerelését. Sikeres vizsgák után a tanulók felső fokon is folytathatják tanulmányaikat. Az idén tizenegyen jelentkeztek főiskolára, egyetemre.

Az iskola 122 fiúnak és 28 lánynak tud bentlakást biztosítani a kollégiumban. A térítési díj az első osztályban 340 forint, később — a tanulmányi eredménytől függően — 680 forintig. Nyaranta száz tanuló vehet részt az NDK-ban kéthetes építőtáborban. Az érettségi után az itt végzett szakemberek azonnal elhelyezkedhetnek.

— A sportolási lehetőség is kitűnő — folytatja az igazgató. — Több szakosztály — labdarúgó, kézi- és kosárlabda, birkózó — is működik. A fiatalok nyolc KISZ-alapszervezetben folytatnak hasznos politikai-közéleti tevékenységet.

Szőgyényi Bertalan
Fotó: Iván István

Kovács István tanár a modellvasút működését magyarázza

A tanulók jól felszerelt műhelyekben gyakorolnak

Unatkozó utasok

Minden kár a közösség kára

Évek óta járom az országot. Mint utas gyakran kényszerülök várakozásra. Ugyan hol tölthetném el az időt? A pályaudvarok éttermeiben, eszpresszóiban, tej- és ételbárjaiban. Ilyenkor sok apróságot figyelek meg. Olyan apróságokat, amelyek súrlódást okoznak vendég és pincér között. vendég és vendég között... *Mert jó dolgunkban, unalmunkban nem tudunk mit csinálni, nem tudunk mit kezdeni magunkkal.* Kritizáljuk a pincért. mert nem siet oda hozzánk az étteremben. pedig *„nekünk sietős az utunk...!"* Rosszalljuk, ha langyos a leves, ha a felszolgáló nem ikszelte ki azokat az ételeket, amelyek fél kettőkor már nem kaphatók. Dohogunk okkal. ok nélkül — pedig mi sem vagyunk angyalok.

„Térkép" a terítőn

Íme néhány „apróság" az elmúlt hónapok megfigyeléseiből.

Budapest-Keleti pályaudvar. Három fiatal férfi beszélget az éteremben. Jól öltözöttek. Közben egyikük a Parker tollat próbálgatja. *Először csak a szalvétán, aztán a terítőre siklik a kék irón.* Kalap, majd egy férfiarc alakul ki a nyomán. Jön a felszolgáló. A férfi gyors mozdulatatal a tányérjával tünteti el az iménti rajzot...

Szolnok. Tisztaság, rend. Öt lány nevetgél a pályaudvari étterem fal melletti asztalánál. Annyira nevetnek. hogy a hamutartó mellé verik a cigarettáról a hamut, és közben egyikük felborítja a málnával teli poharát. Térkép rajzolódik a szép terítőre. A piros lé az iménti szürke hamut feketévé varázsolja... Szalvétával, papírzsebkendővel itatgatják. Mindhiába.

Mondja most a tréfás szállóige:

„Ecetben áztatott ollóval eltüntethető..."

Szeged. Az egyik asztalnál szerelmespár. A lány már négy szalvétát felaprított és mivel a keze ügyében levők már elfogytak, a sótartóval játszik. Leveszi a kupakot, aztán visszarakja... leveszi, visszarakja... Már vissza se rakja. csak ráteszi, mert lovagja menni készül. Ő is megy vele. A sótartó marad...

Jön egy újabb vendég. Vesevelőt kér, rizzsel... Sótlannak érzi. Fogja a sótartót... és kupakostól beleömlik az egész az ételbe.

— Pincér! — kiáltja torka szakadtából. — *Ez mégiscsak sok!* — aztán csapkodja az asztalt, és véget nem érően vitatkozik.

Szegény pincér...

„Paprikás" fogvájó

Hegyeshalom. Itt a határszélen sok az átfutó vendég. Magyar szokás szerint minden asztalon só, paprika, bors, fogvályú... Az ablak melleti asztalnál vidám társaság. Egyikük viccmesélés közben 4-5 fogvájóval a csípős pirospaprikát kevergeti... Jön a vonat. Indulnak. „Rend a lelke mindennek" — gondolja vidám barátunk, és a fogvájókat a helyükre illeszti.

Az asztalt pár perccel később. újabb társaság foglalja el. Étkezés után egy idősebb férfi a fogvájóért nyúl...

— Potztausend...! A jó mindenit! Itt előpaprikázott fogvájókkal fogadják a vendéget?

Az üzletvezető homlokán gyöngyözik a verejték. Bocsánatot kér...

Győr. Megszólalt a hangosbeszélő, így aztán az étteremben nem igen lehet beszélgetni. Akkor mit lehet csinálni...? Inni. Mosolyogni. Szemezni a közeli és távolabbi utazó vendégtársakkal. Nem elég ez? *És lehet még „kézimunkázni". Felfejteni a szép üléseket.* Egy óra várakozás, tíz szeg, két óra várakozás, egy fél ülés... Pár hét alatt ilyen szorgalmas kézimunkázással meg lehet kopasztani az Utasellátó Vállalat valamennyi éttermének párnázott székeit... Kopasztják is. A kék blúzos lánynak sikerült a legjobban. A fekete inges fiú sem marad el. A felszolgáló észreveszi és szól. Meglepődnek: *jé, felfeslik?* Nem is vettük észre...

Látványos mutatvány

Szombathely. Egy magas, szőke férfi társasága a velük levő egyetlen nő előtt akarja fitogtatni rosszul értelmezett erejét: *ki tudja jobban elgörbíteni a kanalat, a villát?* Mindegyik. A mutatvány olyan hatásos, hogy a hölgy is négyszer, „tekeri ki a nyakát" a kanálnak...

Egy kiránduló csoport eszikiszik, hangoskodik. A sok vendég egyike az ital hatására gátlásaitól megszabadulva fél kézzel emeli fel egyik lábánál fogva a széket. Mutatványát csodálatot keltő hümmögés kíséri. Mások is kipróbálják, no persze csak úgy. hogy a felszolgáló meg se lássa... közben valaki még „hatásosabb módszert" választ... *Puszta kézzel összeroppant egy poharat...*

Sopron. GYSEV Lokomotív panoráma étterem és szálló. Tisztaság, mértéktartó elegancia, osztályon felüli udvarias kiszolgálás. Annál szembetűnőbb az egyik vendég osztályon aluli viselkedése. A túlzott evés és ivás eredménye: *a vendégeket megbotránkoztató rosszullét...*

Szegény takarítónők!

●

Nem tudom, hogy az Utasellátó Vállalat évente mennyit költ felújításra, csinosításra, fogyóeszközre, de hogy a kára tizenkét hónap alatt nagy összegű, abban bizonyos vagyok. És minden kár a közösség kára! Érdemes rá jobban odafigyelni. Nekünk, utasoknak is.

Sindulár Anna

Nyugdíjasok köszöntése

Pápa állomás klubhelyiségében a nyugdíjasok részére találkozót rendeztek, amelyen *Hunyadvári László* klubvezető köszöntötte a megjelenteket, majd *Mózes Károly* állomásfőnök mondott beszédet. Tájékoztatta többek között a jelenlevőket az állomás dolgozóinak felajánlásáról. Tavaly 22 400 forintot gyűjtöttek össze, amelyből 26 idős nyugdíjasnak adtak segélyt, és ebből a pénzből rendezték az idei találkozót is.

Ezután a nyugdíjasokat kultúrműsorral szórakoztatták, majd megvendégelték valamennyiüket.

SZENTESI TERMÉSZETJÁRÓK

A megye legjobb szakosztálya

— Miénk a természet, ha útrakél csapatunk, szabadok vagyunk, mint a madár — mondja *Balyi Sándor*, a Szentesi Vasutas SC természetjáróinak szakosztályvezetője.

A szakosztály naplójába az elmúlt évet is sikeresnek könyvelhették el a szentesi természetjárók, mert az elhatározott 32 túra helyett 36-on vettek részt. Az országos rendezvények közül ott voltak a vöröskői, a csoványosi és a pilisnyeregi túrákon. A vasutas szakbizottság valamennyi rendezvényén részt vettek. Az eredmények sorából kiemelkedett, hogy a szentesi vasutas természetjárók voltak Csongrád megyében a legeredményesebbek. A vasutas forrástalálkozó versenyében az első helyet szerezték meg. Az 1982-es évben 81 túranapon 400-an vettek részt és tízezernél több gyalogkilométert tettek meg

Milyen egy verseny?

Az indulás helyén, tájfutótérképpel látnak el bennünket, ismeretlen terepen haladva körülbelül 15 ellenőrzési pontot és több időellenőrző állomást kell érintenünk, amíg a célba érünk. Előírt a haladási sebesség, ami 4 kilométer óránként. A megadott sorrendben haladunk a pályán. Célba érés után, ha nem találunk meg egy időellenőrző állomást, akkor 200 pontot vonnak le eredményünkből, ha pedig kihagyunk egy állomást, akkor az 100 pont veszteséggel jár, és bármilyen jellegű időeltérés esetén percenként két hibapontot kapunk.

Az 1983. évi programokra lelkesen készültek és készülnek Szentesen. Ott lesznek számos csillagtúrán. *Sárospatak, Lillafüred, Pécs* mellett egyik kiemelkedő program lesz a felvidéki gyalogtúra a Fehér-Kárpátokban és Trencsén környékén.

A vasutas természetjárók baráti kapcsolatban szervezik programjaikat a másik két városi természetjáró csoporttal a Spartacussal és a Kinizsi TE-vel.

A városban a legrégibb szakosztály, a három említett közül a vasutasoké. *Vezetőjük, Balyi Sándor 1929 óta tartozik a természetjárók népes táborába és 70 évesen is állandóan túrázik, neveli a fiatalokat.* Szinte minden percét leköti a sportággal való foglalkozás.

A természetjárás anyagi áldozatokkal is jár, és mit nyújt cserébe rajongóinak? Ezt a rangidős Balyi Sándor így fogalmazta meg:

— Rohanó világunkban a gyalogtúrák egészségünkre gyakorolt hatása felértékelődött. A természetjárás önállóságra nevel, megismerjük, megszeretjük a növény és állatvilágot. A csodálatos tájak tálcán kínálják a fényképezés örömét. Járunkban, keltünkben felelevenednek előttünk letűnt korok, amikor a múzeumokba belépünk vagy a várak komor falai közt lépdelünk. A mi sportunknak az az előnye, hogy az iskolás gyerektől a nyugdíjasig mindenki űzheti. Tagjaink fegyelmezettek és kitűnő közösségi emberek. Túráinkról mindig győztesen térünk haza, mert testi és lelki felüdülést nyerünk.

Fogas

KITÜNTETETT BRIGÁDVEZETŐ

Negyedszázada a mozgalomban

A szocialista brigádvezetők VI. országos tanácskozásán ott volt a küldöttek között *Szabó II. József*, a dunakeszi járműjavító *Béke és Barátság* szocialista brigádjának a vezetője. Beszélgetésünk közben feleelevenednek az elmúlt huszonöt év küzdelmei és eredményei.

Az izig-vérig „vasas", különös hangsúllyal beszél a kezdetről. Arról az időszakról, amikor az öntudatos munkáskollektívák politikailag és gazdaságilag nehéz időszakban nyilvánították ki szándékukat, a párt politikájának támogatására.

A járműjavítóban kezdetben 11 brigád alakult. Jó munkával, szorgalommal és tettekkel segítették a gazdasági felemelkedést. Bizonyítja ezt az is, hogy ma már az üzemben *101 szocialista brigád 1240 taggal vesz részt a brigádmozgalomban.*

A múlt idézése után a tanácskozásról beszélgetünk.

— *Életemben először vettem részt országos tanácskozáson* — mondotta. — *Ezért izgatottan vártam május 29-ét. Nagy hatással volt rám az őszinte, családiasnak nevezhető hangulat.* Sokan nagyon határozottan fogalmaztak, de a hozzászólásokból mindig kicsendült, hogy a brigádmozgalom további fellendülését szeretnék elősegíteni.

— Manapság többen megkérdőjelezik a brigádmozgalom létjogosultságát. Mint brigádvezetőnek erről mi a véleménye?

— *Én eddig is úgy vélekedtem, és most is azt mondom, hogy a brigádmozgalomnak van jövője.* Ahol konkrét feladatokat adnak a munkáskollektívák számára, politikailag és szakmailag jól felkészült vezetők irányítják ezt a nagyon fontos tevékenységet, ott nem lehet baj. Természetesen ehhez azt is hozzá kell tenni, hogy amit mi vállalunk, azt szívvel, lélekkel teljesíteni kell.

— Véleménye szerint milyen intézkedés segítené elő legjobban a mozgalom fellendülését?

— Tapasztalatból tudom, hogy bármennyire is szeretnénk mindenkit a végzett munkája alapján igazságosan differenciálni, valakiben mindig marad tüske. És ez előbb-utóbb a jó közösségi szellemet is megrontja. Én úgy vélem: *sokkal ösztönzőbb lenne, ha az anyagi elismerés helyett az erkölcsi kapna nagyobb hangsúlyt.*

Vetési Imre

Egészségügyiek részvételével

Sportdélután Szombathelyen

A szombathelyi területi egészségügyi központ szakszervezeti bizottsága a közelmúltban sportdélutánt rendezett. A TEK-hez tartozó balatonfüredi és hévízi szanatórium dolgozói mérték össze tudásukat asztaliteniszben és tekében. Asztaliteniszben a nők közül első lett *Berend Lászlóné* (Hévíz), a férfiak versenyének győztese pedig *dr. Rákli Kálmán* (Szombathely). A tekeverseny győztese *Héjjas Ágnes* (Balatonfüred) és *Vitéz Csaba* (Balatonfüred).

Eredményesen gazdálkodik az ÖTA

A 1 2%-os ÖTA a vasutas biztosítottak és hozzátartozóik segélyezésén kívül támogatja az egészségügyi létesítmények építését, bővítését, korszerűsítését is. Az egyes segélynemek megállapítása az ÖTA járulékbevételének a függvénye. Így vált lehetővé már több alkalommal a segélyek összegének emelése és új segélyfajták bevezetése.

Az ÖTA elmúlt évi bevétele 60,5 millió, kiadása pedig 48 millió forint volt. Ebből az összegből a legtöbbet — 10.8 millió forintot — kórházi ápolási kiegészítő segély címén fizettek ki. Temetési segély kiegészítésére 9,8 milliót fordítottak. Említést érdemel még a hosszú ideig táppénzen lévő dolgozók támogatása. Ilyen címen 7.3 millió forintot fizettek a rászorulóknak. Az ÖTA támogatást adott még többek között a cukorbetegeknek, a kórházi ápolásban részesült nyugdíjasoknak, tbc-s betegeknek.

A közvetlen segélyek közé sorolhatók azok az összegek is, amelyeket a különféle gyógyászati segédeszközök térítéseként fizetett az ÖTA. Erre a célra 2.8 millió forintot fordítottak. Az időszakos szociális gondozók fenntartásához 5.1 millió forinttal járult hozzá az alap.

Az ÖTA 1982-ben a járulékbevétel 80 százalékát visszafizette tagjainak. A budapesti MÁV Kórház rekonstrukcióját az Önkéntes Támogatási Alap 28 millió forinttal finanszírozza.

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága május 21-én társadalmi munkát szervezett, amelyen az szb-hez tartozó dolgozók pályafenntartási és kocsitakarítási munkát végeztek. Az érte járó 22 ezer forintot a debreceni úttörőolimpia rendezésére és az arra rászoruló nyugdíjas vasutasok javára ajánlották fel.

— **Gyermeknap Veszprémben.** A veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti és közművelődési bizottsága június 4-én gyermeknapot rendezett a megyeszékhely parkerdejében. A gyerekek játékos vetélkedőkön és különféle versenyeken vehettek részt. A parkerdőben a szülők is jól érezték magukat.

— **Nosztalgia KISZ-gyűlés.** Ezzel a címmel rendezett találkozót Pécs állomás KISZ-alapszervezetének egykori ötven tagja, azzal a céllal, hogy fehérasztalnál emlékezzenek a múltra, az együtt töltött évekre. Egy régi névsor segítségével a távollevőkről is megemlékeztek.

— **Bánrévén a vándorzászló.** A Bánréve és Sajólénártfalva határállomások munkaversenyének győztesei — az elmúlt évi munka alapján — a bánrévei vasutasok lettek. A vándorzászlót a közelmúltban rendezett ünnepségen adták át.

— **Véradás.** A Déli pályaudvar Vöröskereszt-szervezete május 17-én és 18-án véradónapokat rendezett. Két nap alatt 198 vasutas adott vért. A miskolci csomóponton is rendeztek véradónapokat, amelyen 465-en összesen 160 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Vetélkedő.** A nagykanizsai vasutasok ifjúsági klubja — a húsipari klubbal közösen — június 11-én Fele sem igaz címmel vetélkedőt rendezett a Kodály Zoltán Művelődési Házban. A játékot Bálintné Domján Piroska, a vasutas klub vezetője vezette. A győztes a húsipari fiatalok csapata lett. A vetélkedőt diszkó követte.

— **Konténerrakodási bemutató.** Vasúti szállítási szakemberek és a legnagyobb fuvaroztató vállalatok képviselői részére konténerrakodási bemutatót rendeztek a nagykanizsai teherpályaudvaron abból az alkalomból, hogy az állomás június 1-től bekapcsolódott a belföldi és a nemzetközi nagyszállítótartályos forgalomba. A bemutatót szakmai tájékoztató követte.

— **Úszni tanuló ovisok.** A hatvani vasutas óvoda 28 nagycsoportosa tanul az idén úszni díjmentesen a városi strandon. Az óvodásokat Csekő Mihályné úszómesternő oktatja.

— **Megbeszélés.** Kál-Kápolna állomás vezetői június végén megbeszélést tartottak a Zöldért és a téesz vezetőivel a zöldáruk szállításának feltételeiről. Az állomás felkészült a gyümölcs és zöldség fogadására, a rakterületeket kitakarították, és meghosszabbították az öt fogadóvágányt is.

Tartós vonatkerekek

A nyíregyházi proprovszki csőhengerlő üzemben megkezdték a kizárólag hengerléssel készült vasúti kocsikerekek sorozatgyártását. Az ilyen kerekek lehetővé teszik a közlekedés sebességének növelését és csaknem kétszer annyi ideig — 20 évig — használhatók, mint a korábbiak. A Szovjetunióban 1985 végére a távolsági személyvonatok többsége már az új eljárással készült kerekeken fog közlekedni.

Halálozások

Május 19-én, 64 éves korában, hosszú szenvedés után elhunyt Maczkó András, a miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának egykori munkatársa. 1938-ban lépett a MÁV szolgálatába, pályamunkásnak. Később különböző beosztásokban dolgozott, majd 1952-ben az igazgatóság személyzeti osztályára helyezték, ahol 1979-ig, nyugállományba vonulásáig tevékenykedett. 1945-től vett részt a munkásmozgalomban. Tagja volt az igazgatóság pártbizottságának is, és alapító tagja a munkásőrségnek. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend bronz fokozatával is elismerték.

Május 21-én kísérték utolsó útjára a Szerencsi temetőben.

Június 1-én, 55 éves korában meghalt Nagy József, a Landler Jenő Villamos Vonalfőnökség vezetője. Nagy József 1944-ben lépett a MÁV szolgálatába. Az eltelt 39 esztendőből 33 évet töltött ezen a munkahelyen. Kiváló szakember volt, és aktív közéleti tevékenységet folytatott. Munkásságát több elismerés, köztük a Kiváló Munkáért kitüntetés is fémjelzi. Temetése június 16-án volt a Rákospalotai köztemetőben.

A MÁV-MTE szervezésében

Szolnokon befejeződött a kispályás focibajnokság

A MÁV-MTE tömegsportbizottsága szervezésében több mint két hónapon át zajlott Szolnokon, a kispályás férfi labdarúgó-bajnokság. Az egyesületet támogató vállalatok, intézmények dolgozóiból és a pártoló tagokból álló alkalmi csapatok, melyekben csak egyesületi tagok és nem aktív sportolók szerepelhettek, előre elkészített sorsolás szerinti fordulókon, szombatonként, az egyesület Véső úti sporttelepén játszották mérkőzéseiket. A cél, minél több egyesületi tag számára, rendszeres tömegsportolási lehetőség biztosítása volt.

Az első alkalommal sorra került, újszerű sportolási forma sikert aratott. Az együttesek nagy becsvággyal készültek mérkőzéseikre.

A június 4-én megtartott ünnepélyes eredményhirdetésen *Hollóy Tamás* ügyvezető elnök adta át a díjakat a bajnokság első három helyezettjének.

Brigádok kupaversenye

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség *Kandó Kálmán* szocialista brigádja által alapított kispályás labdarúgóvándorkupa idei fordulóját május 20-án rendezte Vácott a vontatási üzemegység villanyszerelő szocialista brigádja. A másodszor rendezett tornán a ferencvárosi villamosműhely, a Budapest Keleti műszerészműhely, és a székesfehérvári villamosműhely brigádjainak csapatai vettek részt.

A kupagyőztes ismét a váci brigád csapata lett.

Tömegsportnap Győrben

Első ízben rendezett tömegsportnapot *Győrben* a MÁV DAC Sportegyesület tömegsportbizottsága május 28-án. Az egyesület sporttelepén megjelentek a vasút és a város üzemeinek dolgozói és családtagjai.

A legnépszerűbb sportágnak a labdarúgás bizonyult. A több mint 300 résztvevő választhatott a tekézés, a lövészet és a kézilabda közül. A tömegsportnapon sok gyerek is megjelent és talált elfoglaltságot, szórakozást a sporttelepen.

Búcsú a vasúttól

Nyugalomba vonult a szertár anyaggazdálkodója

A székesfehérvári szertárfőnökség tanácstermében a közelmúltban bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták *Pintér József* anyaggazdálkodót, aki 42 évi vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba. Az ünnepségen *Nagy László* szertárfőnök mondott köszönetet helytállásáért, kiváló munkájáért.

Pintér József vasutas családból származik. *Az apja pályamunkás volt, és három fia is a vasutat választotta élethivatásnak.* Józsi bácsi már 1942-ben az anyagszer-kezelési szolgálatnál dolgozott. A felszabadulástól nyugdíjazásáig, a székesfehérvári szertárfőnökség számadóságain tevékenykedett különböző beosztásokban. Felelősségteljes gazdasági munkáján kívül aktív közéleti tevékenységet is folytatott. Élen járt az újfelvételesek nevelésében, képzésében. 1952-től a szertárfőnökség tűzvédelmi bizottságának a vezetője volt. A polgári védelmi törzsben kiképzési felelősként szolgált.

Tunyogi Tibor

LAKÁSCSERE

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat 1—2 szobás komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest VIII., Kerepesi u. 5. sz. V. épület, fszt. 4.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszobás összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval, Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet a 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828 telefonszámon 18—19 óra között.

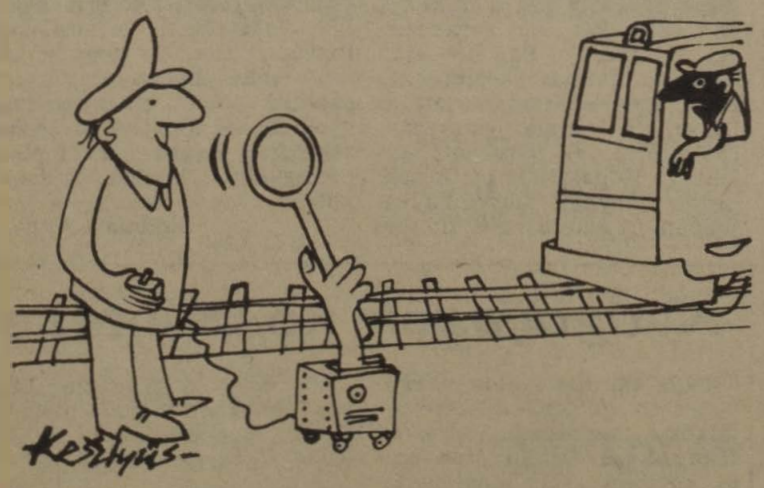
Elcserélném 100 négyzetméteres, háromszobás, teljesen felújított, korszerű fűtésű, komfortos, kertes, garázsos budapesti MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Az egyik székesfehérvári is lehet. Érdeklődni 8—17 óráig a 228-819-es telefonszámon.

Elcserélném háromszobás komfortos kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 óra után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Miskolc, Avas-Déli lakótelepen szép környezetben levő egy plusz két félszobás összkomfortos, nagy erkélyes, 56 négyzetméteres, távfűtéses, II. emeleti lakásomat budapesti másfél szobás, esetleg kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Cím: Riczu Sándorné, Miskolc II., Bokányi D. u. 36. II/5.

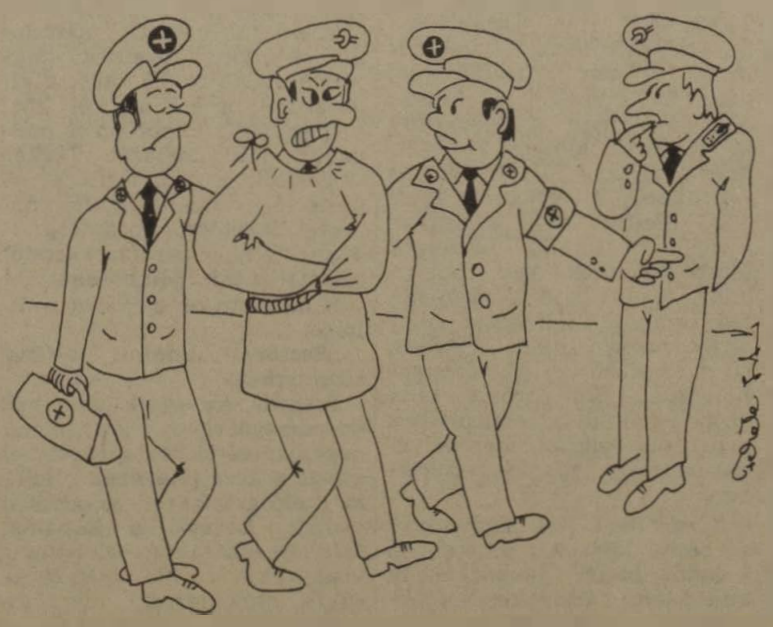
Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, II. emeleti MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-5110 telefonszámon.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti, 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagyméretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon a 07—42+17-es számon vagy városi távhívással 18 óra után a 06—87-11-241 számon.



Vonatindítás, gombbenyomásra

(Kesztyűs Ferenc rajza)



Fejébe vette, hogy bevágja az új vonatszámozási rendszert

(Fekete István rajza)

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: dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint

Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—2901. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csondes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6900

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1983. JÚLIUS 8.

Vasutasnapi köszöntő

Írta: Virizlay Gyula, a SZOT titkára

Július második vasárnapján a vasutasokat ünnepli az ország. Köszönti azokat, akik ezt a nagy áldozatkészséget, felelősségérzetet, kemény helytállást kívánó hivatást vállalták. A vasútnak, mint az ország egyik legnagyobb fuvarozó vállalatának megkülönböztetett szerepe van népgazdaságunk életében, mert a közlekedés a termelés és a fogyasztás összekapcsoló eleme.

A megtermelt javak eljuttatása a felhasználókhoz, a fogyasztókhoz, az export- és importtermékek elszállítása rendeltetési helyükre alapvetően befolyásolja a népgazdasági tervek teljesítését, céljaink megvalósítását. Természetesen az sem közömbös, hogy miként végzik el munkájukat, pontosan, tisztán közlekednek-e a vonatok, szolgálatkészek, udvariasak-e a vasutasok és mennyire gazdaságos, hatékony az, amit végeznek. Ezek az ünnepnapok erre a számvetésre is alkalmasak.

A fegyelem és a hivatástudat mindig is erénye volt a vasutasoknak, akik hétköznap és ünnepnap, éjjel és nappal helytállásukkal, tisztességükkel mutatnak példát. Erre a példamutatásra, helytállásra napjainkban még a korábbiaknál is nagyobb szükség van. A vasúti munkát ezek — a megbízhatóság, a szolgálatkészséggel végzett munka — teszik felelősségteljessé, ugyanakkor ez adja meg elismert rangját és szépségét is.

Amikor a vasutas dolgozik, azt mondja: *szolgálatban van.* Ebben a szóban jut kifejezésre az a fajta emberi magatartás, amely nélkül nem létezhet a vasút. A sínek világában helytállni csak szenvedéllyel, magas fokú hivatástudattal és sok lemondással lehet. A vasutasok a felszabadulás óta sokszor tanújelét adták erkölcsi erejüknek, tisztességüknek, elkötelezettségüknek.

Munkájukat ma már a korszerű technika is segíti. *De nincs olyan technika, amely az embert nélkülözheti.* Ehhez a korszerűsödő vasúthoz a szemléletet, a felkészültséget is hozzá kell igazítani. Míg a régi technikához elegendő volt a kéz és a vasutas szív, addig az újhoz már nagyobb tudásra is szükség van. *Egyre több művelt, szakmailag képzett dolgozóra van szüksége társadalmunknak.* A vasúti szolgálatban is olyan emberekre, akik műveltségük, kultúráltságuk révén képesek megfelelni a növekvő követelményeknek. Mind erőteljesebben tapasztalható az a törekvés, hogy a MÁV fegyelmezett „hadserege", gondolkodásban, tudatban és magatartásban egyre inkább megközelítse a szocialista emberről kialakult reális elképzeléseket. Ezt a fejlődési folyamatot a mindennapi gyakorlati tettek már igazolják. Ennek a változásnak részese a vasutas-szakszervezet eseményekre és tagságára gyakorolt hatása, nevelő hivatásának egyre eredményesebb ellátása.

Az élet minden területére érvényes, hogy a fejlődés üteme, az eredményes munka nagymértékben függ a munkavégzés feltételeinek alakulásától, az új kezdeményezések, az alkotó törekvések kibontakoztatásától. A dolgozó emberek igazán csak ott érzik jól magukat, ahol számításuk véleményükre, megbecsülésben részesülnek, látják és értik saját szerepüket a feladatok végrehajtása során. *A szocialista munkaverseny eredményességének is alapkövetelménye a termelés és a gazdálkodás sokoldalú feltételeinek biztosítása.* A MÁV-nak is rugalmasabban kell igazodnia a gazdasági-társadalmi feltételekhez a strukturális változásokhoz.

Az álláspontok egyeztetésében, a megoldási lehetőségek feltárásában, az ésszerű alternatívák kidolgozásában és a végrehajtásban a vasút gazdasági és mozgalmi vezetőinek jó együttműködése szükséges. A szállítási tervfeladatok teljesítésének, a kultúrált utazási feltételek biztosításának segítésében, a vasutas-szakszervezet alapszervezeteinek a munkája is összetettebbé, sokoldalúbbá vált.

Napjainkban a vezetők és beosztottak szemléletének egyaránt meg kell változnia, ha a fejlődést, az előrehaladást tűzzük célul. *Frázisokkal, szép szólamokkal ma már semmire sem megyünk.* Ebben a szemléletváltozásban nagy szerepe van a szakszervezeti aktivistáknak, bizalmiaknak is. Egyre több az olyan bizalmi, aki képes együtthaladni a változó követelményekkel, megfelelni a tagságunk által támasztott igényeknek.

A vasutasok ünnepét újból dolgos hétköznapok váltják fel. A személyszállításban a nyári forgalom, az áruszállításban pedig a mezőgazdasági termékek fuvarozása jelent majd nagy erőpróbát. A vasutasokat a felszabadulás óta eltelt évtizedekben az jellemezte, hogy minél nagyobbak voltak a követelmények, annál jobban helytálltak. Erre a jövőben is számít társadalmunk.

A 33. vasutasnap alkalmából a SZOT Titkársága nevében szívből köszöntöm a vasutasokat, hozzátartozóikat, a nyugdíjasokat és kívánom, hogy az idén is sikeresen teljesítsék célkitűzéseiket, váljanak valóra egyéni és kollektív terveik!

A tartalomból:

Egységes-e a vezénylés?
(3. oldal)

Barátaink üdvözlete
(4—5. oldal)

Másfél milliárd szociális ellátásra
(6. oldal)

Öt hónap alatt

Kétezer teherkocsi

A miskolci járműjavító dolgozói az idei év első öt hónapjában majdnem kétezer teherkocsit javítottak ki és adtak át a forgalomnak. Ezenkívül 650 speciális teherkocsit is üzemképessé tettek a kohászati üzemek és szállíttató vállalatok részére. Az egy dolgozóra jutó termelést két százalékkal teljesítették túl és másfél millió forint megtakarítást értek el.

A különféle szervezési és technológiai intézkedések hatására csökkent a kocsik üzemben tartózkodási ideje is.

Ifjúsági fórum

A budapesti vasútigazgatóság KISZ-bizottsága június 27-én ifjúsági fórumot szervezett. A fiatalok kérdéseire *Tonqori Imre* vasútigazgató válaszolt. A jelenlevőket többek között a július elsején életbe lépett vállalati gazdálkodási rendszer és az átszervezés várható következményei érdekelték.

Az igazgatóság vezetője beszámolt a MÁV — ezen belül — a budapesti igazgatóság helyzetéről is. Elmondta többek között, hogy a kisebb szállítási teljesítmény ellenére a fuvarozás ugyanannyiba került a MÁV-nak, mint annak előtte. Az igazgató a gyakoribb ellenőrzésre és a szigorúbb felelősségre vonásra hívta fel a figyelmet.

ÜLÉST TARTOTT AZ ELNÖKSÉG

Napirenden az anyag- és energiatakarékosság

Június 23-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként tárgyalta az anyag- és energiatakarékossággal kapcsolatos eddigi tapasztalatokat. A termelésben, mint azt az előterjesztés is leszögezte, különösen fontos az anyagokkal való ésszerű gazdálkodás. A népgazdaság anyagfelhasználása évente meghaladja az ezermilliárd forintot. A gazdasági elemzések azt bizonyítják, hogy gazdaságunk általános fejlettségi színvonalához képest aránytalanul nagy az anyagfelhasználás. Nemzeti jövedelmünk négy százalékát a készletnövekedésre fordítjuk.

A MÁV idei anyagfelhasználási terve *12 milliárd 788 millió 800 ezer forint,* míg az évi átlagkészlet 8 milliárd 922 millió forint. Az anyagfelhasználási költség a népgazdaság anyagfelhasználásának 1,2 százalékát teszi ki. *A MÁV-nál tehát az anyagokkal való takarékos gazdálkodás rendkívül fontos.* A beszerzett anyagok többségét a vasút fenntartásra, korszerűsítésre fordítja.

Az utóbbi években a takarékosabb gazdálkodás érdekében több intézkedés született. Ennek hatására például a tőkés importból beszerzett vasúti talpfák értéke *180 millió forintról napjainkra 50 millióra csökkent,* amely részben a hazai gyártás fejlesztésének köszönhető. Említést érdemel a használt anyagok újrafelhasználása és értékesítése terén elért eredmény is. Tavaly a pályaépítés és -fenntartás során visszanyert felépítményi anyagokból 157 millió forint értékűt újra felhasznált a vasút, 23 millió forint értékűt pedig eladott.

A MÁV üzem- és fűtőanyagköltsége 3 milliárd 740 millió forint. Az energiafelhasználás csökkentésével sok millió forintot takaríthat meg a vasút. Tavaly a vasúti közlekedési ágazat tényleges energiamegkarítása *31 800 kőolajegyenérték tonna volt.* Az anyag- és energiatakarékosságnak azonban még vannak kihasználatlan lehetőségei. Az elnökség ezért határozatot hozott az anyag- és energiatakarékossági törekvések eredményesebb kibontakoztatására.

A testület ezután megvitatta a tájékoztató jelentést, amely a vezénylés korszerűsítését tartalmazta. *A MÁV a jövőben intézkedéseket tesz a személyzetre várások és azok kedvezőtlen hatásainak csökkentésére, illetve az utazószemélyzet munkaidejének hatékonyabb kihasználására.*

Az elnökség napirendjén szerepelt az idei tagdíjbesorolás irányelveinek megtárgyalása, valamint a szerződéses üzemeltetési rendszer, kisvállalkozások, gazdasági munkaközösségek eddigi működésének elemzése is. 1983. április végéig a MÁV-nál összesen *21 vállalati gazdasági munkaközösség alakult.* Részükre tavaly összesen 917 000 forintot fizettek. Működésük gazdaságosságának vizsgálatára 1983. második felében kerül sor.

Utolsó napirendi pontként tárgyalta az elnökség az időszakos szociális gondozók 1982/83. évi működésének tapasztalatait. Ebben az időszakban összesen 1510 nyugdíjas beutalására volt lehetőség Vonyarcvashegyen, illetve Balatonfüreden. A gondozás szükségességét az eddigi kedvező tapasztalatok is igazolták.

JÚLIUS 1-TŐL

Különvált a közlekedés és a posta

Július 1-től elvált egymástól a közlekedés és a posta állami irányítása. A KPM Közlekedési Minisztérium néven működik tovább. A változásokról és az új feladatokról a minisztérium vezetői június 16-án sajtóértekezleten számoltak be.

Pullai Árpád közlekedési miniszter az átszervezésről szólva elmondta, hogy ez a döntés része annak a szervezeti, korszerűsítési folyamatnak, amely az ágazatban 1979-ben kezdődött meg. A szervezeti változások nem elsősorban a minisztériumot, hanem magát az ágazatot érintik, ezért tehát többről van szó, mint pusztán a közlekedés és a posta irányításának különválásáról.

A cél az egyszerűsítés és a vállalati önállóság növelése volt, hogy megszüntessék a hatósági és a gazdasági munka összefonódását. Törekedtek arra is, hogy föladják a kettősségeket, az átfedéseket, és ezt szolgálja a posta önálló népgazdasági ágazatként való elkülönítése. Erre azért is szükség volt, *mert míg a KPM-en belül a közlekedési ágak egymást kiegészíthetik, addig a posta sehogy sem illett a közlekedés profiljába,* s így nem tudta saját hatáskörét és felelősségét sem kellően kiépíteni.

A postával egy időben a MAHART-nak is megszűnt a főosztályi besorolása. További racionálást és korszerűsítést hajtottak végre a Volán Trösztnél is, míg a MÁV-nál ugyancsak megkezdődött egy hosszú távú átszervezési folyamat. Ennek első lépéseként üzemfőnökségeket hoztak létre, amelyek egységes vezetéssel és irányítással dolgoznak. A vasútigazgatóságoknál 25 százalékkal mérsékelték az adminisztratív dolgozói létszámot.

Pullai Árpád elmondotta, hogy 54 hatósági jogkört szüntettek meg, 114-et pedig első, illetve másodfokú hatáskörbe utaltak. Mindez azt jelenti, hogy a megyei tanácsok hatáskörébe került a KPM korábbi három nagy területe: *az út- és az autófelügyelet, illetve a tanintézetek felügyelete.* Az átszervezés mérlegét megvonva a miniszter elmondta, hogy összesen 12 törvényt kellett megváltoztatni, ezenkívül 84 jogszabály és rendelet módosítására került, illetve kerül sor. Összesen *hat főosztály* — köztük a vasúti is — szűnt meg, és két új alakult a minisztériumban. A létszám 15 százalékkal csökkent.

A sajtóértekezleten *Urbán Lajos* államtitkár beszámolt a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról.

Miniszteri szemle Záhonyban

A záhonyi átrakókörzetnek kiemelt szerepe van nemcsak a vasúton, hanem a népgazdaságon belül is. Ez indokolta azt a háromnapos miniszteri szemlét, amely június 27—29. között zajlott le. *Pullai Árpád* közlekedési miniszter *Koszorus Ferencnek,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkárának és *Szücs Zoltánnak,* a MÁV vezérigazgatójának a társaságában ismerkedett a záhonyi körzetben folyó munkával.

A látogatás Nyíregyházán kezdődött, ahol a megyei pártszékházban *Varga Gyula,* a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság első titkára és *dr. Tisza László,* a megyei tanács elnöke találkozott a vendégekkel. Az időszerű közlekedéspolitikai kérdések mellett felvetették, hogy a záhonyi átrakókörzetet a továbbiakban is sú-

(Folytatás a 3. oldalon)

A miniszter és kísérete Eperjeske átrakón a daruspályaudvarral ismerkedik
(Császár Csaba felvétele)

Sajátos alapszervezeti feladat

A gazdasági munka segítése

BESZÉLGETÉS GEIGER PÉTERREL. AZ ÉPÍTÉSI GÉPTELEP FŐNÖKSÉG SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGÁNAK TITKÁRÁVAL

Geiger Péter abban az esztendőben került a MÁV Építési Géptelep Főnökségéhez, amikor az első vasutasnapot megszervezték. Munkaviszonyának kezdete csaknem egybe esik a vasutas ünneppel. Jelenlegi munkahelyén 1951. július 28-án kezdte meg a szolgálatot, s azóta július második vasárnapjának közeledte, minden évben emlékezetébe idézi a saját pályafutását is.

Geiger Péter

Harminckét esztendő alatt, életében sok minden változott, a vasúthoz való hűsége azonban változatlan maradt. Pedig az ötvenes évek elején az Építési Géptelep Főnökség Kőér utcai telephelyén korántsem volt olyan kellemes környezet, mint ma. A hatalmas bombatölcsérekkel tarkított udvar lehangoló látványt nyújtott, s a szomszédságában „virító" káposztáskert sem a főnökség profiljába tartozott. Mindezek helyén ma már korszerű, modern szociális épület, irodaház, javítóműhely és zöldellő park található. Geiger Péter, a külső forma változásaival együtt, a főnökség szervezeti, tartalmi, emberi fejlődését is nyomon követte.

Fiatalos hévvel

A közel ezerötszázas létszámmal dolgozó főnökség szb-titkárának nincs sok ideje „nosztalgiázni". De ha kérdezik, szívesen elmondja életének, munkájának főbb állomásait. Miután géplakatos szakmát szerzett, *1951-ben — 18 évesen — lett az Építési Géptelep Főnökség gépkezelője.* Később autó- és motorszerelő vizsgát tett. 1960-ig járja a főnökség változó munkahelyeit és fiatalos hévvel, lendülettel érdeklődik a közösség ügyei iránt is. Ahogy a központi telephelyre kerül, szakszervezeti bizalminak választják és ettől kezdve mozgalmi pályafutása felfelé ível. 1966-ban műhelybizottsági elnök lesz, két évvel később pedig már műhelybizottsági titkár. *1974-ben a tagság megválasztja a szakszervezeti bizottság titkárának.* Kilenc esztendő óta, ebben a feladatkörben látja el, a gazdasági munka segítésével, a dolgozók érdekvédelmével és a tisztségviselők, társadalmi aktivisták tevékenységének irányításával összefüggő titkári teeendőket.

A bizalmiak szerepének helyes megítélését, jogaik érvényesítését — személyes tapasztalatok alapján segíti. Miután a hatvanas években 6 évig volt bizalmi, közvetlenül szerzett élmények hatására vonja le a tanulságokat. Jól emlékszik még azokra az időkre, amikor a bizalmi munkája csak a bélyegeladásra korlátozódott. Mint tisztségviselő, nem volt „kulcsember" a munkahely életében, észrevételeit, megjegyzéseit és javaslatait a vezetők kevésbé igényelték. *Ma a főnökségen ötven bizalmi és hat főbizalmi hozza-viszi az információkat.*

Tájékoztatásukra, felkészítésükre az szb-titkár különös gondot fordít. A bizalmi munkájában már régóta nem súlyponti feladat a bélyeg eladása. Az aktivitással azonban még mindig baj van.

Geiger Péter úgy véli, hogy a szakszervezeti bizottság tagjainak s a munkahelyi vezetőknek sokkal több bátorítást kell adniok az őszinte véleménynyilvánításokhoz. Jól lehet a szűkebb csoportmegbeszélésekre nem jellemző a passzivitás. Ezeken a helyeken mindig felszínre kerülnek az embereket szorító problémák. Ha azonban felsőbb szinten kell hangot adni a csoport életéről, gondjairól, a legtöbb szószóló elcsendesül. Oldani kell tehát a feszültséget, a tömeg előtti szerepléseknél. A telephelyen belül minden pénteken jó alkalom erre a rendszeres értekezlet, ahol a szakszervezeti bizottság szűkebb körében cserélnek véleményt és kapnak tájékoztatást a bizalmiak. Ezzel a lehetőséggel azonban a változó munkahelyek tisztségviselői nem élhetnek. Így számukra a szakmai oktatások, negyedéves értekezletek biztosítják az információ és tájékoztatás legfőbb forrását.

Sajátos helyzetben

Az eltelt három évtized alatt Geiger Péter tapasztalt könnyebb időszakot is a munkahely életében. A pályaépítésben és korszerűsítésben azonban mindig sajátosan nehéz feladatot láttak el. A főnökség közel 900 millió forint értékű gépállománnyal, hozzáértő műszaki irányítással és jól képzett gépkezelőkkel szolgálja ki az építési és pályafenntartási szakszolgálatot. *Jelenlegi létszámának csaknem a fele 30 éven aluli fiatal.* Az emberek ismerik a feladatokat és igyekeznek jól dolgozni. A munkafegyelemmel nincs különösebb baj. Ám van ami nemcsak rajtuk múlik. A géptelep tervteljesítése ugyanis nagymértékben függ a társszolgálati ágak előkészítő, szervező munkájától. A pályaépítési, javítási területekre igényelt gépeket, szakembereket a főnökség biztosítja, s ehhez hozzátartozik a gépek üzemképes állapota, karbantartása is. A zökkenőmentes munkafolyamatról, a gépek kihasználtságáról azonban már a „megrendelő" szakszolgálat gondoskodik.

Ily módon a géptelepfőnökség teljesítménye mindig függvénye a társszolgálati ágak munkájának. Ezért is tartja úgy az szb-titkár, hogy az alapszervezet legnehezebb feladata — a gazdasági munka segítése. Hiszen a főnökség létszámának 65—70 százaléka változó munkaterületen dolgozik, s a jól vagy rosszul szervezett feladatot „idegen" helyről kapja. A foglalkoztatás, a munkaidő kihasználtságának problémái legtöbbször mégis a géptelepen csapódnak le. Emellett — az emberek kettős irányítása miatt — lehetetlen az ellenőrzés.

Mit tehet a szakszervezet? Erősíti a kapcsolatokat a társszolgálati ágak alapszervezeteivel, és javítja az együttműködés feltételeit. A közös munka kedvező eredményeihez az is szükséges, hogy a jószándék, az igyekezet, a felelősségvállalás, a másik irányból is tapasztalható legyen.

A felelősség közös

A munkagépek üzemkészségének biztosításáért, a takarékos gazdálkodásért a szakszervezet is felelősséget érez. Ezért is kíséri figyelemmel az alkatrészellátási gondokat és segíti az anyagpótlást szolgáló újítások megvalósítását. A közel egy milliárd forint értékű állóeszköz állományba tartozó csaknem négyszáz munkagép nagy része nyugati importból származik, s a meghibásodott alkatrészek pótlása is több százezer forintba kerül. Így például a Plasser gép kaparólánca 870 ezer deviza forint. Miután évenként 12-14 darab láncot használnak fel, a főnökség hazai megoldást keresett — és talált. *Immár harmadik esztendeje az Acélöntő és Csőgyár készíti és szállítja a kaparóláncokat,* amelynek előállítási költségeiből, a főnökség darabonként 430 ezer forintot takarít meg.

A 135 féle típusú gép kezelése és karbantartása, természetesen nagy szakértelmet igényel. Az szb-titkár szerint éppen ezért, a mozgalmi főfeladatok egyike: *segíteni a szakmai oktatások színvonalának növelését, a dolgozók szélesebb körű képzését is.*

Az építési géptelep főnökség sajátos feladatainak ellátásában, a gazdasági és mozgalmi szervek összehangoltan dolgoznak. Az szb-titkár külön is hangsúlyozta: *olyannyira sikerült mindig közös nevezőre jutni, hogy a gazdasági vezetők döntése ellen egyszer sem kellett vétót emelni.*

Az idei május 1. alkalmából Geiger Péter minden bizonnyal ezért is kapta meg a *Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát.*

Pálinkás Katalin

KITÜNTETÉSEK
nyugállományba vonulás alkalmából

Július 1-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében nyugállományba vonuló vasutasokat tüntettek ki. A KISZ-bizottság nevében *Hipszki Mihály* meleg szavakkal méltatta az ünnepeltek érdemeit. Ezután *Szűcs Zoltán,* a MÁV vezérigazgatója átadta a Vezérigazgatói Dicséretet. A kormány- és a miniszteri kitüntetéseket a Közlekedési Minisztériumban rendezett ünnepségen adták át.

Szücs Zoltán átnyújtja a dicséretet Nagy Flóriánnak, a szolnoki KÜF vezénylőtisztjének
(Laczkó Ildikó felvétele)

Nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Bujna Kalmán tisztképző csop vez.. MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.: Dallos Géza kocsivizsg. csop. vez., Miskolc. KÜF: Nagy József lakatos csop. vez.. Debrecen Jj. Ü.: Tóth István munkavez.. Debrecen MÁV Építési Főn.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Bartfai József váltókez.. Hatvan KÜF: G Kiss József szem. és okt. oszt. vez.. Szolnok Jj. Ü.: Mák László csop. vez.. Szeged Vasútig; Márkus Dezső kocsivizsg. csop. vez.. Zalaegerszeg KÜF; Szász Sándor váltókez.. Székesfehérvár KÜF; Varga Bálint vonatvez.. Mátészalka KÜF: Varró Sándor lakatost. Dombóvár Üzemfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bacsó József nyomdász munkavez.. MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn. Szeged; Borsodi Károly pályamunkást. Szekszárd. Pft. Főn.: Csapó Zoltán vill. csop. vez.. Bp. Vasútig.: Dekovics Sándor laboratóriumi asszisztenst. Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp.: Dömötör József áll. főn. h.. Veszprém KÜF: Gönczi Imréné könyvkötőt. Bp. MÁV Jegynyomda Főn.: Görbedi Lajos szertárfőn. Nyíregyháza Szertárfőn.: Gyurán Géza vonatvez.. Miskolc KÜF: Holló József csap. vez. előmunkást. Mátészalka Pft. Főn.; Horváth Ferenc vill. szerelő csop. vez., Győr KÜF; Juhász Jánosné oszt. vez. h., Vasútegészs. Ig.; Kiss Henrik főépítésvez.. Bp. MÁV TEÉF; Kiss József V. vonatkez.. Szombathely KÜF; Kiss Sándor térfőn.. Miskolc KÜF; Kisréti István végátvevőt. Bp. MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsg. Ü.: Mándli István művez.. Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Molnár József kazánfűtőt. Záhony Üzemig.: Mózes Jánosné vasútrendészt. Bp MÁV Hídép. Főn.; Németh János áll. főn.. Nagykanizsa KÜF: dr. Nyerges Lászlóné ügyint.. MÁV Vezérig.; Papp László oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Pavljás Károly szem. gépkocsivez.. MÁV ÜGH: Szikriszt József kocsivizsg. Rákosrendező KÜF: Tiboldi Sándor kocsivizsg.. Füzesabony KÜF: Tőzsér András főépítésvez.. Bp. MÁV Építési Főn.; Utassy József ügyint., Cegléd KÜF; Vitéz Imre MEO-végátvevőt, Északi Jj. Ü.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Berényi József belsőell., Szeged KÜF; Csillléry Gyula áll. főn., Bátaszék Üzemfőn. Dombóvári Sándor forg. szolg. tevő, Szerencs KÜF; Gál Sándor gépkez., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Mucza Gábor vonatvez., Szolnok KÜF; Sándor Istvánné vonatátvevő, Ep. Ferencváros KÜF; Szabó József mozd. lakatos csop. vez.. Északi Jj. Ü.; H. Tóth Pál áll. főn., Püspökladány KÜF; Török Mihály esztergályos csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Vörös Lajos műsz. ügyint.. Bp. Vasútig.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Baranyi László vonatkez.. Hatvan KÜF: Benedek Attila balesetvizsg., Záhony Üzemig.; Benő Imre előmunkást. Debrecen MÁV Építési Főn.; Eéres Etelka munkaügyi ügyint.. Püspökladány KÜF; Bolya Lajos forg. szolg. tevőt. Rákosrendező KÜF; Bossánszky Ferencné ügyvit. csop. vez.. MÁV ÜGH: Botló Sándor raktárnokot. Komárom KÜF; Bódos I. Ferenc vonatvez.. Gyékényes Üzemfőn.: Csétei Imre pályamunkást. Kisújszállás Pft. Főn.; Csizmazia Jenőné kompresszorkez., Szombathely Jj. Ü.: Donácz János kertész csop. vez.. Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Fekete István felépítményvizsg., Közp. Felépítményvizsg. Főn.: Fodor Gyula szertárfőn.. Zalaegerszeg Szertárfőn.; Friedreich Vilmos Gézáné üzemápolónőt. Bp. MÁV Ter. Egészségügyi Közp.: Gargya László anyaggazd., Debrecen MÁV BEFF; Goda Lajos nemzetközi szállítm. vez., MÁV Találmányozási Iroda; Gyüre Sándor normatechnológust. Debrecen Jj. Ü.; Hrabovszky János anyagbeszerző. Pécs Szertárfőn.: Ilku András pályamunkást. Nyíregyháza Pft. Főn.; Kasznár József körz. áruirányítót. Győr KÜF; Koncz Miklósné árupénztárost. Kecskemét KÜF; Kormányos László kocsivizsg. csop. vez., Szentes KÜF; Kovács Sándor váltótisztítót. Debrecen KÜF; Lévai Márton ügyint.. Kiskunhalas Pft. Főn.: Maglódi Gyuláné előadót. Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.: Márkus László vonalgond.. Pápa Pft. Főn.: Molnár György csop. vez., Északi Jj. Ü.; Muri Mihályné ügyvit. dolg.. MÁV Vezérig.; Nack Lászlóné ügyint., MÁV Vezérig.; Nagy Flórián vezénylőtisztet, Szolnok KÜF; Németh József palyamunkást. Sopron Pft. Főn.; Németh Lajos betan. munkást, Bp. MAV TBÉF; Németi László anyagszámadót. Debrecen. MÁV Építési Főn.; Oldal Ferenc műszerészt. Bp. MÁV Balparti BEFF; Pozsonyi András ügyint., Miskolc Vasutig.; Román Dénesné normást. Záhony Üzemig.; Rózsa Ferenc kocsirend., Pécs KÜF; Seffer Gyula kőművest, Miskolc MÁV BBFF; Simonyák Gyula légfék-lakatos csop. vez.. Miskolc Jj. Ü.; Sipos József áll. főn.. Miskolc KÜF; Szabon Pál rendelk. forg. szolg. tevőt. Kazincbarcika KÜF; Szajkó Péter lakatost. Székesfehérvár Jj. Ü.; Szalai Józsefné számlafolyósítót. MÁV Anyagell. Ig.; Szántai Pál kovácsot. Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Takács Ferenc ügyint.. Szombathely Vasútig.; Tápay József anyaggazd.. Szentes MÁV Építési Főn.: Tóth János áll. főn., Kaposvár Üzemfőn.; Tóth Józsefné határforg. ügyint., Bp. Vasútig.; Tóth Sándor vonalgond.. Békéscsaba Pft. Főn.: Török Jánosné bérell.. Ep. Vasútig Számvit. Főn.: Varga Béla forg. átmenesztőt. Záhony Üzemig.

★

A szakszervezeti mozgalomban végzett munkájuk elismeréséül nyugállományba vonulásuk alkalmából egy tisztségviselő kormány-, egy pedig szakszervezeti kitüntetésben részesült. A

Munka Érdemrend ezüst fokozatát

kapta: Kiss József, a MÁV Celldömölki Építési Főnökség függetlenített szb-titkára. A

Szakszervezeti Munkáért arany fokozatú

kitüntetésben részesült Kerekes László, a MÁV Hídépítési Főnökség szb-titkára.

Kató Árpádot, a debreceni nyugdíjascsoport elnökét 75. születésnapja alkalmából a

Munka Érdemrend bronz fokozatával

tüntették ki.

A kitüntetéseket június 23-án *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át a vasutas-szakszervezetben.

Siófoki találkozó

Hangverseny nyugdíjas vasutasok tiszteletére

Június 24-én reggel a szokottnál is több utas várakozott Siófok állomás szemet gyönyörködtető virágos, tiszta peronjain. Kisebb-nagyobb csoportokban régi ismerősök, egykori munkatársak beszélgettek. Délelőtt az állomásra befutó vonatok utasait a megszokott, hivatalos tájékoztató után a hangszórón át kedves női hang üdvözölte: *„Szeretettel köszöntjük az országos vasutas nyugdíjas találkozóra városunkba érkezett vendégeinket!"*

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság által kezdeményezett, s a területi szakszervezeti bizottságok közreműködésével szervezett eseményre mintegy 1500-an jöttek el. Az ország különböző részeiből érkező csoportokat a főrendező házigazda, a pécsi területi szakszervezeti bizottság képviselői fogadták. Az időjárás is kedvezett a találkozó résztvevőinek. *A Balaton-partra érkezett nyugdíjasokat gazdag program, szórakozási lehetőség várta.* Délelőtt hajókirándulás, városnézés tette emlékezetessé a találkozót. A fő program tizenhat órakor kezdődött. A Siófoki Kálmán Imre Szabadtéri Színpadon adott hangversenyt a vasutas nyugdíjasok tiszteletére a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar, a Magyar Állami Operaház művészeinek közreműködésével.

A műsor előtt *Halmai Árpád,* a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a találkozón résztvevő nyugdíjasokat, amelyen megjelent többek között *Tongori Imre* és *Fényes József,* a budapesti, illetve a pécsi igazgatóság vezetője, *Kajcsa József,* a vasutas-szakszervezet alelnöke, a nyugdíjas szakbizottság elnöke, továbbá *Dénes Sándor,* szakszervezetünk szervezési- és káderosztályának vezetője, az elnökség tagja.

A Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekart *Mondvai György* vezényelte. Közreműködött *Vadas Kis László* és *Bordás György,* a Magyar Állami Operaház magánénekese, valamint *Zöldi Ildikó,* a Népszínház művésze.

A nyugdíjasok a műsort hallgatják
(Zelman Ferenc felvétele)

A szakmunkásképző intézetekben javult a szervezettség

Szombathelyen tanácskozott az ifjúsági bizottság

A közelmúltban *Szombathelyen* tartotta ülését a szakszervezetünk központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottság. A tanácskozáson beszámolót hallgattak meg a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság ifjúsági bizottságának a tevékenységéről és az ifjúsági munkaversenymozgalmak eredményeiről, feladatairól.

A bizottsági ülés napirendjén szerepelt a szakmunkástanulói alapszervezetek tevékenységének az értékelése is. A SZOT elnöksége 1979-ben hat szakmunkástanulói intézetet helyezett a vasutas-szakszervezet hatáskörébe.

Az elmúlt évek során kialakult a szakmunkástanulói alapszervezetek működési rendje. Létrejöttek a tanulói alapszervezetek. Egy osztálynak egy bizalmija lett. Valamennyi bizalmi tagja a bizalmi testületnek. A főbizalmi általában a szakoktató.

A tanulók szervezettsége 1982-ben 84,5, jelenleg pedig 95-98 százalék. Az alapszervezetek az iskolával egyeztetett munkaterv alapján dolgoznak és közösen gyakorolják az érdekképviseletet.

Az új tagok szervezése az első évesek megérkezése után osztályfőnöki órákon kezdődik. *Felelősségteljes feladat a bizalmiak kiválasztása.* Ez általában jól sikerül. Ennek bizonyítéka a taggyűlések aktivitása is. A bizalmiak bátran képviselik társaik véleményét. Oktatásukat, továbbképzésüket évek óta Balatonkenesén végzik. Sajnos előfordult, hogy néhány iskola nem engedte továbbképzésre a tisztségviselőket.

Fontos szempont a főbizalmiak kiválasztása is. A gyerekek csak olyan felnőttet fogadnak el igazán, aki jó pedagógus is. A főbizalmi ennek az elvárásnak csak a szabadidejének bizonyos feláldozásával tud megfelelni.

A tanulói alapszervezetek közvetlen irányítói az illetékes területi szakszervezeti bizottságok. A debreceni és a szombathelyi tszb-k ezt kiválóan látják el. A budapesti területi szakszervezeti bizottságnak nincs szoros kapcsolata a hozzá tartozó három iskolával.

A bizottsági tagok a helyszínen is megismerkedtek a *405-ös számú Szombathelyi Ipari Szakmunkásképző Intézetben* működő tanulói alapszervezet munkájával és az iskolával, majd felkeresték a *Kőszegi MÁV Nevelőotthont* is.

Sz. Jakab István

Miniszteri szemle Záhonyban

(Folytatás az 1. oldalról)

lyának megfelelően kell kezelniük a területi párt- és tanácsi szerveknek. *Ennek jegyében folytatják a beruházását, a városiasodó Záhony fejlesztését.*

Az átrakókörzet vezetői és a nagyobb állomások, szakszolgálatok főnökei kötetlen eszmecserén számoltak be helyzetükről, ismertették eredményeiket és megoldásra váró gondjaikat. Majd június 28-án egész napos üzemlátogatás során részletesen megismerkedtek a körzetben folyó munkával. Előbb a *fényeslitkei* új, északi rendezőpályaudvart tekintették meg, ahol az automatizált irányítási rendszer egységét is megnézték, illetve a gurítási technológiával ismerkedtek. A déli rendezőpályaudvaron a vágányfékes kocsirendezés megtekintése után, a kocsijavítóban azt vizsgálták, miként lehet minél több olyan kocsit kiadni, amely tranzit szállításra is alkalmas.

Az átrakási technológiák közül *Eperjeske átrakó pályaudvaron* a közelmúltban elkészült csigás műtrágya átrakót mutatták be működés közben a vendégeknek, majd a kisgépes és a darus átrakás következett, végül a sort a nyitott ömlesztett átrakó zárta, ahol a koksz, szén és vasérc átrakása történik. Eperjeske rendezőpályaudvaron a széles nyomtávú szovjet kocsik automata mérlegelését és rendezését tekintették meg, majd a záhonyi kézi átrakó területre mentek. A látogatást az átadás előtt álló új vontatási telepen fejezték be.

A késő délutáni órákban *a szocialista brigádvezetők képviselőivel találkozott a miniszter és kísérete.* A találkozón igen hasznos eszmecserére került sor, ahol a dolgozók felvetették azokat a megoldásra váró gondokat, amelyek gátolják a jobb munkát, de szóltak az eredményekről, a maguk tennivalóiról is. *Így többek között megemlítették, hogy a kézi átrakáshoz kevés az ember, a további gépesítés már igen nehéz.* A brigádok a nyári hónapokban ezer kocsi átrakását vállalták társadalmi, illetve alkalmi munkában az átrakókörzet valamennyi területéről. Az anyagellátási gondokat azért említették, mert az a gépek jobb működtetésének szab gátat. Örvendetes a fiatalítás a biztosítóberendezési szakszolgálatnál, azonban a szociális ellátás kívánnivalókat hagy maga után. Felvetették a munkások a bérezési aránytalanságokat is.

Szücs Zoltán vezérigazgató *arról beszélt, hogy az átrakás további gépesítése központi kérdés, azonban az anyagiak meghatározzák a lehetőségeket.* Kedvezőnek mondta, ahogy tapasztalatai szerint a munkások és vezetők szeretik munkájukat. Mivel a felvetett problémák többsége is ehhez kötődik, ezért helyben érdemes szorgalmazni a megoldást.

Koszorus Ferenc főtitkár mint kedvező benyomást emelte ki, hogy a vezetők és a beosztottak által elmondottak szinkronban vannak. A társadalmi munkáról elmondta: *bármennyire szükség van a kézi átrakásra, úgy kell szervezni a munkát, hogy az egyéni érdekeltséget is figyelembe vegyék, másrészt vigyázzanak a mértékére.* A létszámgondoknál kifejezte bizakodását, hogy egyre több fiatal is megtalálja számítását újra a vasútnál, és ismét kialakulnak vasutas dinasztiák. *(Záhonyban és a körzetben sok családnál már a fiú is a vasútnál dolkozik.)*

A záhonyi fedett átrakóban a miniszter az egyik targoncavezetővel beszélget
(Császár Csaba felvétele)

Pullai Árpád miniszter a brigádvezetők felvetéseire elmondta, hogy a záhonyi körzetet kiemelten kezelik, ennek a jele ez a látogatás is. A kézi átrakás gondja például túllép a körzet határain. *Magyarországon a rakodás gépesítésének „laboratóriuma" lehet Záhony, azonban a kézi átrakómunkásoknál nem arányítgatni kell, hanem olyan fizetéseket adni, ami megbecsülttéteszi ezt a munkát.* Ezt meg kell, hogy értsék a többi szakszolgálatnál is. Ugyanakkor a teljesítményektől sem lehet elvonatkoztatni, csakis a végzett munka arányában állhatnak a keresetek. Mindez igényli azt a felismerést, hogy a záhonyi körzetben a tevékenységnek csak egy része a klasszikusan vett vasútüzemi munka, ám a meghatározó az átrakás, amihez kapcsolódik a forgalom, a fenntartás. Figyelmeztetett arra, *hogy a vasutasok többségének az otthoni, a háztáji gazdaság is ad elfoglaltságot, s a fizikai „elhasználódás"-nál ezt is látni kell.* Külön szólt az üzemigazgatóság feladatairól. A kapott önállósággal a jelenleginél jobban kell élni, hiszen a munkások által felvetett gondok többségét helyben meg lehet oldani. Az önállósághoz tartozik a hatékonyabb munka, a gazdálkodás a meglevő erőforrásokkal. *Még vannak tartalékok, amelyeket ki kell használni.*

A területi szakszervezeti bizottság bizalmi küldöttértekezlete június 29-én ülésezett, amelyen szintén részt vettek a vendégek. Pullai Árpád felszólalásában megismételte a nagyobb önállóság szükségességét, a differenciálást a bérezésben.

A küldöttértekezlet a választás óta végzett munkát értékelte, a szóbeli előterjesztést *Verba Ferenc*, a tszb titkára tartotta.

A tanácskozáson a vasúti feladatokról szólt Koszorus Ferenc főtitkár. Elmondta, hogy a beruházások visszafogása a szállításokat korlátozta, a tarifaemelés csökkentette az utazási kedvet, miközben az igények nőttek. Mindez új helyzet elé állította a vasút gazdasági vezetését, de a szakszervezetnek is sajátos feladatai vannak. A magyar vasút irányításának átszervezése, korszerűsítése azért indult meg, hogy alkalmazkodjon a változásokhoz. Ebben a szakszervezet jó partnernek bizonyult, időben felvetette a megoldásra váró gondokat. *Nem kell a tagság előtt szégyenkezni, mert a kongresszusi célok megvalósulnak.* Ezt mutatják a záhonyi példák is.

A záhonyi körzet megítélését, megbecsülését jelzi a miniszteri látogatás is. A körzetben dolgozók a saját munkájukon keresztül tapasztalják a gazdaságpolitikai feladatok végrehajtását, látják az árumozgást. Egy sor dolgot közösen kell megoldani. *Azt, hogy a vasutasok jól dolgoznak, tényekkel kell bizonyítani.* Az egyenetlen árubeérkezéssel a továbbiakban is számolni kell, vagyis ehhez kell igazodni.

Az egyik legvitatottabb téma a bér, aminél a szakszervezeti érdekvédelemnek is feladatai vannak. Bizonyos feszültségek mindig lesznek, azonban a mai, csökkenő teljesítmények mellett (a vasútüzem egészénél), olyan megoldások szükségesek, amelyek a végzett munkát ismerik el. A keresetek közötti differenciálásnak demokratikusan kell történnie, hogy az megyegyezzen a dolgozók igazságérzetével. *Meg kell barátkozni azzal a gondolattal is, hogy nem tudunk olyan mértékben új gépeket beszerezni ahogy szeretnénk.* Közösen, együttműködve kell eldönteni a helyes sorrendet.

Pullai Árpád és Szücs Zoltán még találkozott a záhonyi községi vezetőkkel is, szót váltottak a várossá fejlesztés közös feladatairól, végül a látogatás a számítógép központ megtekintésével fejeződött be.

Lányi Botond

Túl sok szolgálat kezdődik önköltségi úttal

Egységes-e az egységes vezénylés?

A Vasutasok Szakszervezete termelést, gazdálkodást segítő agitációjának szerves részét képezik azok a tematikus információk, melyeket egy-egy fontos üzemviteli, energiatakarékossági vagy éppen a létszámgazdálkodási tevékenységhez szorosan kapcsolódó vezénylési munka tapasztalatairól az alapszervezetek jelzései alapján készít a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály. A közelmúltban az utazó személyzet egységes vezénylésével kapcsolatos tapasztalatokat gyűjtöttünk össze. Célunk az volt, hogy arra keressük a választ: a vasút ismert létszámgondjai közepette milyen lehetőségek vannak az élőmunkával való ésszerűbb gazdálkodásra?

A tematikus információk alapján a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályának és a vasutasszakszervezet központjának képviselői közös vizsgálatot tartottak *a ferencvárosi, a rákosrendezői, a kecskeméti, a celldömölki, a bátaszéki körzeti üzemfőnökségen és Kál-Kápolna telepállomáson.* A vizsgálat tapasztalatait a teljesség igénye nélkül adjuk közre.

Vegyes a kép

A MÁV Vezérigazgatóság Üzemviteli Szakosztálya 1981-ben adott ki rendeletet az üzemfőnökségek részére az immár közös irányítás alá került vontatási és forgalmi utazók egységes vezénylésére. A gyakorlati tapasztalatok, továbbá az információk is mutatják, hogy az egységes vezénylés értelmezése sem egységes, következésképpen a megvalósítása is vegyes képet mutat.

— Valóban így van — mondja *Hrobár Mihály*, az üzemviteli szakosztály ügyintézője. — Célunk az volt, hogy a vontatási utazó személyzetnél már hosszabb ideje bevált úgynevezett grafikus vezénylést hálózati szinten a forgalmi utazóknál is alkalmazzuk. A grafikus vezénylési könyvből a vezénylők, segédvezénylők az adott hónap bármely napján, az üzemfőnökség bármely utazó szolgálatot ellátó dolgozójánál figyelemmel kísérhették az addig teljesített szolgálati órákat. A vezénylési munkát a személyzetirányítás és felügyelet minden szintjén az üzemfőnökségektől a vasútigazgatóságokon át a vezérigazgatóságig megoszthatatlan feladattá tette a rendelet. Az utazószemélyzet egységes elvek és módszerek szerinti vezénylése, a teljesítmények azonos nyilvántartása a tervek szerint az elszámolás egységes bizonylati rendszerének alapját képezték. *Sajnos tárgyilagosan meg kell állapítani, hogy a körzeti üzemfőnökségek, de a MÁV Vezérigazgatóság is eltúlozta az egységes vezénylés várható munkaerőgazdálkodási előnyeit,* sőt egyes szolgálati helyeken a létszámgondok automatikus javulását remélték ettől. Ez nem következett be, mivel az utazó személyzet megfelelő foglalkoztatásának csak egy kis részét képezi jelenleg a hatékony vezénylés.

Kiegészítésként csak annyit, hogy a vezénylési munka hatékonyságának egyik legnagyobb gátja, hogy a szolgálatra jelentkező utazó a jelentkezést követően legtöbbször „elvész" a vezénylő számára. A bejelentkezésig, vagyis a szolgálat 12-16 órájában a vezénylő nem tudja hol jár, mennyi a vontatási vagy forgalmi utazó által végzett produktív vonattovábbítási munka, mikor és hova kell neki leváltó személyzet. Erről sokszor csak utólag szerez tudomást. Kivételt csupán néhány a vasúti zsargonban ablakosnak nevezett vonat és egyes fordavonatok képeznek.

Párhuzamosság

— A sokféle értelmezés a magyarázata annak, hogy az utazó személyzet foglalkoztatásában nem mindig tudtunk szándékainknak megfelelően előrelépni. Pedig az utóbbi három évben ezekkel a feladatokkal megkülönböztetett módon foglalkoztunk. *A legtöbb problémát a rendelet egységes teljesítménynyilvántartásra és elszámolására vonatkozó részei jelentették.* Alapvetően az utazószemélyzet és a vontatójárművek teljesítményeit kellett szétválasztanunk, amit az utazási naplótól és az egyéni számlától vártunk. Elképzeléseink — a fennálló merev szakszolgálati elkülönülés, a presztízsféltés, a megszokotthoz való ragaszkodás, az egyre szigorúbb gazdálkodási követelményekkel kapcsolatos értetlenség, a kényelmesség, s különösen a vontatási utazók, mozdonyvezetők által nehézményezett utazási napló vezetésével együttjáró, átmenetileg a ténylegesen több adminisztráció miatt nem valósulnak meg.

Csak zárójelben tesszük fel a kérdést: *szerencsés volt-e egymás után ennyi módosítást végezni az adminisztrációban, s az adatszolgáltatásban?* Ugyanis a kedélyeket felborzoló utazási napló, a helyette rendszeresített szolgálati lap, a menetigazolványokra rendszeresített kódszámok, a CsM-ben közlekedő vonatoknál bevezetett vezérlőkocsi üzemnapló és az egyéb apró, önmagában nem sok munkát jelentő változtatás után életbelépett új vonatszám rendszer viszonylag rövid átfutási idő alatt ugyanannál — az egyre fogyatkozó — rétegnél csapódott le, miközben teljesítmény elszámolásuk, a központi adatfeldolgozás nem egyszerűsödött. Nem vitatom, hogy olykor indokolatlan demagóg megnyilvánulás, szűk látókörűség, eltúlzott kényelmesség is előfordul az utazóknál. *De az, hogy az egyik adat az egyik szakosztály, a másik nyilvántartás a másik szakosztály munkájának korszerűsítéséhez kell, számukra közömbös.* Különösen akkor, ha az adatszolgáltatás párhuzamos, mint a szolgálati lap és menetigazolvány esetében az ténylegesen fennáll.

Nem lehet elhallgatni az egységes vezénylési rendszer adminisztrációjának előnyeit sem. Ugyanis az önköltségi utakról, várakozási időkről, a távolléti és szolgálati időkről, a produktív vonattovábbítási időkről, a kollektív szerződés munkáltatóra vonatkozó rendeleteinek betartásáról nemcsak pontos adatok állnak így rendelkezésre, hanem azokból a következtetések levonásán túl *a túlórát kiváltó okokra is következtetni lehet,* s azok megelőzésére, csökkentésére is lehet törekedni.

Rossz az arány

Ahogy a vezérigazgatóság képviselői elmondták: *a szegedi és a szombathelyi igazgatóságon az utazó, különösen a vontatási utazó személyzet szolgálatainak 60 százaléka önköltségi úttal kezdődik vagy zárul.* Igen rossz a szolgálati időn belül azoknak az óráknak az aránya, amelyek mögött konkrét teljesítmény húzódik meg. Így például a Hámán Kató vontatási üzemegységnél *a márciusi több mint 73 ezer távolléti órából alig 30 ezer óra mögött van produktív teljesítmény, vagyis a távolléti időnek csupán 41 százaléka hasznos a vasút számára.* A celldömölki körzeti üzemfőnökségen is alig jobb, csupán 46,1 százalék az arány.

Arra, hogy az adatok mögött milyen okozati összefüggés húzódik meg, először Ferencvárosban kerestük a választ. Beszélgető partnereink *Turjánszki László*, a vontatási üzemegység vezetője és *Goldgruber Pál*, az szb. közgazdasági bizottságának vezetője.

Turjánszki László mindjárt példával kezdi.

— *Nézzék, jön a tehervonat CsM-ben az alföldi, vagy dunántúli vonalakról, „át kell emelni".* A vonattal érkező masiniszta csak nevet, mert hiába tizedszer járja ezt az utat, nincs rögzítve a vezetői kartonján a vonalismeret, így pilótát kell adni melléje. Hiába van egységes vezénylés, a készenlétből kell valakit oda irányítani, akinél legfeljebb arra tudunk figyelni a jelenlegi létszámhiányos időben, hogy a kollektív szerződés ide vonatkozó utalásait betartsuk. Mondhatnák a vezérigazgatóság vagy a szakszervezet képviselői: ott a grafikus vezénylési tábló, látható rajta a mozdonyvezető leterhelése, hogy mennyi a szolgálati órája, túlórája stb. Ez valóban így van, de ez a rendelet előtt is megvolt. Egyébként is akár volt, akár nem, a vonatot át kell emelni. Másképpen még jobban felhalmozódnak a várakozó tehervonatok a környéken.

Kivel egyeztettek?

Vagy itt van az utazási napló, illetve újabban a szolgálati lap. Nekem rendeletileg elő van írva, hogy ellenőriznem kell rajta az adatokat. Amit lehet ellenőrzöm is, de csak szúrópróbaszerűen lehet, mert nem kísérhetem a vonatot Rákosrendezőre vagy Monorra. *Honnan tudjam, valós-e az a közbevetés, amit a lapon feltüntetett a mozdonyvezető?* Azt ír rá a személyzet, amit akar. Eleve olyan rendszer kell, amiért a kitöltő személy fegyelmi felelősséggel tartozik. Igaz, hogy a mozdonyvezetők esetleg ezt se vennék szimpatikus dolognak, és az 5 órás várakozás helyett is csak 3 óra 50 percet írnának a lapra, hogy az is szolgálati időnek minősüljön. Szóval nem látom tisztán, mi lenne a jó megoldás. Annyi bizonyos, *más az elmélet és más a gyakorlat,* s ilyen esetben a kollektív bölcsesség eredményesebb lehetne.

Amikor a vezérigazgatóság képviselői elmondják, hogy a rendelet kiadása előtt az utazó főbizalmiakkal egyeztették a rendeletben vázolt, köztük az utazási naplóra vonatkozó elképzeléseket is. Goldgruber Pál is szót kért:

— *Lehet, hogy kikérték az utazók véleményét, de nem az érdekeltekét. Mi — de a gazdasági partnerek is —, elmondtuk az aggályainkat a szolgálati lapról, mégis elrendelték a vezetést.* Igaz, az emberek kezdik már megszokni. Mi mást tehetnének? Bár a párhuzamos adatszolgáltatás értelmetlenségét ma sem lehet nekik elfogadhatóan megmagyarázni. Az, hogy a vezérigazgatóság külön akarja látni a személyzet és külön a vontatójárművek teljesítményét, az nem elfogadható érvelés. *Ettől a vasút nem fog jobban menni, de több emberünk sem lesz.* Pedig már, volt olyan forda, hogy nem volt rá személyzet, s ennek a vasút, a népgazdaság egyaránt kárát látja. Annyi az igazgatóságtól elrendelt készenlét, anyagvonat, rendkívüli személyzetigény, pilóta szolgálat és egyéb, sokszor a kényszerűségből túlbiztosítottan vezényelt utazó létszám, hogy már számon tartani is nehéz. Ha mindehhez hozzáveszem azt is, hogy olykor egy szolgálat alatt Ferencvárostól alig jut el a tehervonat Vecsésig, sőt előfordul, hogy ugyanott száll le a vonatról a masiniszta, ahol a szolgálatát elkezdte, s közben semmi hasznosat nem tett a vasút asztalára, akkor kezd tisztulni az emberben: *miért is van az a sok túlóra?* S mindezek következményeként a műszakpótlékon, túlóra díjon, önköltségi utazáson és egyebeken keresztül a túlzott bérkiáramlás.

Amíg folyamatosabb elegytovábbítás, illetve jobb menetirányító munka nem lesz, s az igazgatósági osztályok, vezérigazgatósági szakosztályok között nem javul az együttműködés, együttes vagy egységes vezénylés ide vagy oda, ezen a helyzeten, gyakorlati tapasztalataim alapján, aligha lesz változás. *Pedig enélkül sem a fuvaroztatók vasút iránti bizalma, sem a kocsiforduló idő, s ezeken keresztül természetesen a vasút gazdálkodása sem javulhat.*

Orosz Károly

Örökös kezdeményezők

Egy kiváló brigád Békéscsabáról

Mindenki ismeri őket, beszélnek róluk, — az állomáson az üzemfőnökség területén, sőt még a városban is. Ők az örökös kezdeményezők, az újat, a szebbet, az emberi értéket keresők és megvalósítók.

Adni, örömet szerezni másoknak, ezáltal önmaguknak is. Névadójukat igaz hittel tisztelők és hitvallását követők a munkában, a közéletben, a tanulásban, a művelődésben.

Így jellemezhetők ők kilencen, a *József Attila* szocialista brigád tagjai, akik forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, távírász, vezénylő, gépkísérő, kocsirendező és térfelvigyázó munkakörökben teljesítenek szolgálatot Békéscsaba állomáson.

A brigád 1964-ben alakult. Az azóta eltelt 19 év alatt 12 alkalommal nyerték el a szocialista brigád kitüntetés különböző fokozatait. 3 alkalommal bronz, 5 alkalommal ezüst, egy alkalommal aranykoszorús elismerést, 1982. évi munkájukért pedig a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetésben részesültek.

— Mit tettek ezért? Hogyan dolgoztak?

A létszámhiány, 12 24-es balesetmentes forduló szolgálat mellett *Tót Kálmán* befejezte az általános iskolát, majd tovább tanult és *Zsíros György* brigádtársával együtt érettségi bizonyítványt is szerzett. A 10. számú általános iskola egy osztályát patronálják; festenek, takarítanak, a tanulókat üzemlátogatásra hívják, fenyőünnepet és gyermeknapot rendeztek, tanév végén a legjobb tanulókat könyvjutalomban részesítik.

A kommunista műszakokon ők az elsők, akik munkára jelentkeznek. Az önművelődés szép példája, hogy részt vesznek már évek óta a *Tájak, Korok, Múzeumok* országos mozgalomban, ahol az arany fokozat elérése után ez évben egyhetes táborozást nyertek. 1982-ben közművelődési TOTÓ játékot, most, a 33. vasutasnap alkalmából *„Ki tud többet Békés megyéről"* címmel hirdettek vetélkedőt. Kulturális vándorserleget alapítottak és hagyományt teremtettek a vasutasnap méltó megünneplésére.

Összeforrott, öntevékeny, a társadalmi, a kulturális életben és a szocialista életmód kialakításában egyaránt részt vesz ez a kollektíva. *Helytállásukkal méltón érdemelték ki a MÁV Kiváló Brigádja címet.*

Zacharidesz Jánosné

Barátaink üdvözlete ★ Barátaink üdvözlete ★ Barátaink üdvözlete ★

Munkaverseny a szovjet vasutaknál

Írta: N. I. Kovaljov, a szovjet vasutas-szakszervezet elnöke

A szocialista munkaverseny szervezése jelenlegi formáinak elvét a Szovjetunióban 1971-ben, azt követően fektették le, ahogy megjelent az SZKP Központi Bizottságának *„A szocialista munkaverseny szervezésének további javításáról"* hozott határozata. Ez a határozat nagy lendületet adott az üzemekben és a vasúton a munkaversenynek.

Megkezdődött a szervezés új formáinak keresése. Nyilvánvalóvá lett, hogy a munkaversenynek a vasútnál sincsen az általánostól eltérő jellege, noha a vasút már ebben az időben szocialista vállalati státusszal rendelkezett. A vasút ágazati szolgálatainak és a vasútigazgatóságok vezetői alig, vagy egyáltalán nem foglalkoztak az irányításuk alá tartozó üzemekben folyó munkaverseny szervezésével és ellenőrzésével.

Gazdasági vezetők feladata

A vasútigazgatóságok és üzemeik számos vezetője *úgy gondolta, hogy a szocialista munkaverseny megszervezése a szakszervezet dolga, nem pedig a gazdasági vezetőké.* Igy legjobb esetben a mérnökök és műszaki dolgozók közül jelölték ki e munkaterületért felelős dolgozót, anélkül, hogy mentesítenék egyéb szolgálati kötelezettségek alól. Erre a dolgozóra hárul a munkaversennyel kapcsolatos nyilvántartás vezetése és a szemléltető agitáció kialakítása. A szocialista munkaverseny szervezésével azonban ennek a dolgozónak semmiféle kapcsolata nincsen.

A gazdasági irányítás valamennyi szintjén sok vezető számára nyilvánvalóvá lett az SZKP KB-nak az a határozata, amely szerint a pártszervezetek, a szovjetek, a szakszervezeti vezetők tekintsék fontos feladatnak a tömegek kezdeményezésének és alkotó munkájának továbbfejlesztését, a népgazdasági tervek és feladatok teljesítéséért az összépi szocialista munkaverseny kibontakoztatását. Rájuk hárul az a kötelezettség is, hogy következetesen fejlesszék ki a szocialista munkaverseny demokratikus alapjait, hogy állandóan növeljék a gazdasági vezetők szerepét és felelősségét a szocialista munkaverseny szervezéséért.

A vasútnál a szocialista munkaverseny új szervezési formái keresésének ezen követelményeiből kiindulva, az SZKP KB követelményeinek teljesítése feletti ellenőrzés is a vasút vezetőjére hárul, akinek személyesen kell irányítania a munkaverseny szervezésének valamennyi kérdését.

A vasútnak, az SZKP Központi Bizottsága, a Szovjetunió Minisztertanácsa, a szakszervezetek és a Komszomol Központi Bizottsága határozatainak teljesítésével sikerült mozgásba hoznia a termelő tevékenység és a nevelő munka javításának *olyan tartalékait, mint a szakmai oktatás, a kommunista munka iskolái, az élenjáró tapasztalatok iskolái, az üzemi oktatás, az észszerűsítés és a feltalálói tevékenység, a műszaki alkotó munka, a nőtanácsok, és az emberekkel való foglalkozás egyéb formái.*

Előírták, hogy a vasútigazgatóság és a partner szakszervezeti bizottság elnöksége negyedévenként értékelje a vasutasok szocialista munkaversenyének eredményeit, az ágazati szolgálatok pedig havonta vezessék a tervfeladatok és a szocialista kötelezettségek beosztott üzemek általi teljesítésének nyilvántartását és állapítsák meg minden egyes vasúti üzemnek a versenyben elért helyét. A vasútigazgatóság és a szakszervezeti bizottság a vasutasok munkaversenye eredményeinek negyedévi megállapítása során a legjobbakat vegye figyelembe a jutalmazásoknál és ösztönző intézkedések megállapításánál.

Értékelés havonta

A vasútigazgatóság vezetője minden hónapban, legkésőbb 5-ig *osztályértekezletet tart az előző hónap munkaeredményeivel kapcsolatban,* amelyen az igazgatóság ágazati szolgálatainak, a vasúti osztályoknak és üzemeknek vezetői részvételével kihirdeti az üzemek által elfoglalt helyeket és elemzi az élenjáró tapasztalatokat és a hónap munkájában mutatkozó hiányosságokat. Ezekre az értekezletekre meghívják a legjobb munkásokat, akik számára lehetőséget nyújtanak arra, hogy kifejthessék javaslataikat és elmondhassák észrevételeiket. *Az értekezleten az illetékes vezetőknek feladatul adják, hogy tegyenek intézkedéseket a munkások által tett észrevételek és javaslatok megvalósítására.*

Az új utak keresése ahhoz vezetett, hogy már 1973-ban a vasútigazgatóság és a szakszervezet vasúti bizottsága először kidolgozta és közös határozattal jóváhagyta a szocialista munkaverseny megszervezésének jól felépített rendszerét, amelyet a szerzett tapasztalatok, a munkaverseny kollektív és egyéni részvevői számának növekedése, valamint a munkaverseny új szervezeti formáinak bevezetése révén is állandóan javítanak. *Először adták ki egy egységes gyűjteményben a vasutak szocialista munkaversenyének feltételeit, amelyek a munkaverseny valamennyi részvevőjére, szakmákra és üzemekre egyaránt kötelezőek.* Emellett ezek a feltételek lehetőséget nyújtanak a vállalatoknál, illetőleg az üzemeknél, mindennemű alkotó tevékenységre, a munkaverseny megszervezésére, az értékelési kritériumok és a propaganda formáinak meghatározása, az eredmények és a győztesek bemutatása területén, mivel a megadott mennyiségi és minőségi mutatók kötelező teljesítésén kívül nem javasoltak semmilyen állandó formát és értékelési kritériumot.

A vasútigazgatóság vezetőjének sok éven át tartó szüntelen figyelme és személyes részvétele az üzemeknél a szocialista munkaverseny minden kérdésével kapcsolatos munkák megszervezésében, propagálásában, valamint a helyzet ellenőrzésében, kedvező hatást gyakorolt a gazdasági vezetés valamennyi szintjén a felelős vezetőkre. Jelenleg a vasúti üzemek vezetőinek túlnyomó többsége nem bízza rá magát a közvéleményre és nem hárítja át a munkát másokra, hanem maga foglalkozik állandóan a szocialista munkaverseny kérdéseivel és ebben a munkában a pártszervezetekre, a szakszervezeti és komszomol szervezetekre támaszkodik, különösen a propaganda és a kollektíváknak az előttük álló feladatok megoldására való mozgósítása területén.

A belorusz vasút példája

A szocialista munkaverseny különösen nagy lendületet vett a Belorusz Szocialista Szovjet Köztársaság és Beloruszia Kommunista Pártja megalakulásának 60. évfordulója (1978) előkészítésének időszakában. Az elért magas termelési eredményekért a belorusz vasút kollektívája az SZKP KB, a Szovjetutnió Minisztertanácsa, a szakszervezetek és a Komszomol KB *Vörös Vándorzászlójával* tüntették ki és ezt feljegyezték a Szovjetunió népgazdasági eredményei kiállításán az *össz-szövetségi dicsőségtáblára.* Ezt az eredményt a következő évben is megismételték.

A munkaverseny az SZKP XXVI. kongresszusa előkészítésének időszakában újból fellendült. A 10. ötéves tervet határidő előtt teljesítették. A népgazdasági árufuvarozás ötéves feladatát 1,4 millió tonnával, a mozdonyok átlagos napi teljesítményét pedig 0,3 százalékkal teljesítették túl, biztosították a tehervonatok súlyára és a szállítások önköltségének csökkentésére megadott terv teljesítését, továbbá több, mint 34 000 tonna fűtőanyagot és a vonatok vontatásánál több mint 5 millió kWó villamos energiát takarítottak meg.

A termelés hatékonyságának növeléséért és a munka minőségének javításáért, a Szovjetunió 1980. évi és tizedik ötéves gazdaság- és társadalomfejlesztési tervének sikeres teljesítéséért a belorusz vasút ismét kiérdemelte az SZKP KB, a Szovjetunió Minisztertanácsa, a szakszervezetek és a Komszomol KB *Vörös Vándorzászlóját.* A tizedik ötéves tervidőszakban a munka nagy hatékonyságáért és jó minőségéért pedig a fenti szervek emlékérmével tüntették ki a kollektívát.

A 11. ötéves tervidőszakban is nagy feladatok állnak a vasúti közlekedés előtt. *Az áruforgalmat 14-15 százalékkal, a személyszállítást pedig 9 százalékkal kell növelnie.* A vasúti fővonalakon kibontakozott szocialista munkaverseny a záloga annak, hogy ezeket a terveket sikeresen fogják teljesíteni.

Beloruszia vasutain a szocialista munkaversenyt az alábbi módon szervezték meg:

— az osztályok, üzemek, szervezetek között — a népgazdasági tervek határidő előtti teljesítéséért és kiváló gazdasági eredmények eléréséért;

— a fűtőházak kollektívái között — a vonatok vontatására használt fűtőanyag és villamos energia megtakarításához való legnagyobb hozzájárulásért;

— a vasútépítő és -szerelő tröszt építő alegységei és a vasúti gépállomások között — a vasúti létesítmények építése terén a legjobb eredmények eléréséért;

— az üzemek és szervezetek kollektívái között — az új technika és élenjáró technológia bevezetéséből, valamint az alapműveletek és kisegítő tevékenységek gépesítéséből és automatizálásából eredő legnagyobb hatékonyság eléréséért;

— az üzemek között — a gazdaság és a káderek sokoldalú és megbízható felkészítéséért a téli körülmények közötti munkához;

— a brigádok, vonalszakaszok, műszakok, pályamesteri szakaszok kollektívái között — a magasabb munkatermelékenységért és a munka minőségért;

— a komszomol-ifjúsági brigádok között — a komszomol-ifjúsági irányvonatok, vágányutak kialakításához való legnagyobb hozzájárulásért;

— a diszpécserműszakok és a mozdonyvezetők között — a népgazdasági árukat szállító irányvonatok gyorsabb haladásáért, a gördülőanyagok, szerelvények hatékonyabb kihasználásáért;

— a műszaki kocsiszolgálati állomások között — a vonatforgalom biztonságának javításáért, a vasúti kocsik minőségi vizsgálatának és vonalszakaszonkénti biztonságos áteresztésének biztosításáért.

A szakma legjobbjai

— A vezető szakmák dolgozóit — a vasúti munkaverseny győzteseit a *„szakma legjobbja"* jelvénnyel tüntetik ki és három díjazott hely után pénzjutalmat kapnak. A vezető szakmák legjobb dolgozóit, akik a vasúti munkaversenyben az első helyeket foglalják el, a Szovjetunió Közlekedési és Közlekedésépítési Minisztériumához, és a Szakszervezetek Központi Bizottságához terjesztik fel, hogy elnyerjék *„A vasúthálózattal kapcsolatos szakma legjobbja"* címet.

Mint az eredmények mutatják, a szakma legjobbja címért folyó verseny megrendezése nagy élénkséget visz a munkaversenybe, emeli a mesterségbeli tudás szintjét, javítja a munka minőségét, fokozza az érdeklődést a kölcsönös tapasztalatcsere, minden élenjáró tapasztalat elterjesztése és bevezetése iránt.

Nagy figyelmet szentelnek az ifjú munkások között folyó szocialista munkaverseny fejlesztésének. A legjobb komszomol-ifjúsági kollektívákat — minden osztályról kettőt — Vörös Vándorzászlóval, vagy a Komszomol KB díszoklevelével tüntetnek ki és 1000 rubelig terjedő pénzjutalmat kapnak.

Szilárdan meg vagyunk győződve arról, hogy a szocialista munkaverseny szervezésének és irányításának rendszere a verseny megértetése és szervezésében való aktív részvétel, a vasutasok életkörülményeiről való kellő gondoskodás nélkül, lehetetlen lenne elérni olyan eredményeket, amilyeneket a belorusz vasutak kollektívája ért el a kilencedik és tizedik ötéves tervben, valamint a tizenegyedik ötéves terv első évében.

Pályaépítők a Távol-Keleten

TÁVIRAT MOSZKVÁBÓL

Engedjék meg, hogy a magyar vasutasok napja alkalmából a szovjet vasutas-szakszervezet 4,7 milliós tagsága nevében szívélyes üdvözletünket küldjük. Sok sikert kívánunk Önöknek a Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa, a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusa és a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa határozatainak végrehajtása, valamint a VI. ötéves népgazdasági terv előirányzatainak megvalósításához, a vasúti közlekedés munkájának, a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeinek további javításához.

Éljen a szovjet és a magyar vasutasok megbonthatatlan testvéri barátsága, a béke és a társadalmi haladás!

A Szovjet Vasutas Szakszervezet Központi Bizottságának Elnöksége

A konzervgyárakba és szovjet exportra

Konténerben a zöldborsó

A szegedi igazgatóságnál már hagyománnyá vált, hogy egy-egy nagyobb szállítási kampány beindulása előtt találkozóra hívják meg a szállításban érdekelt fuvaroztatókat. Legutóbb a konzervgyárak képviselőivel egyeztették a feldolgozásra kerülő zöldborsó vasúti szállítását, az ezzel kapcsolatos tennivalókat. A feladatok egyeztetését az indokolta, hogy az elmúlt évben a konzervgyárak *több mint 250 ezer tonna árut adtak fel és mintegy 160 ezer tonnát fogadtak.* Az idén az év első négy hónapjában már 64 ezer tonna árut indítottak útnak, de a java még hátra van. Első ilyen dömpingáru a zöldborsó, amelynek a feldolgozása június elején indult, ezt követi a zöldbab, majd a többi zöldség- és gyümölcs.

A gyárak tájékoztatása szerint a feladott áru mintegy 70 százalékát, de van olyan gyár is, mint a kalocsai, amelynek teljes készletét a Szovjetunióba küldik. *A Szovjetunióba irányuló áruszállítást, lehetőség szerint konténerekben tervezik lebonyolítani,* ezen belül is az „egyutas" rakodólapos szállítást szorgalmazzák. Ez a rakodási mód mindkét félnek előnyös. A konzervgyárak képviselői hangsúlyozták, hogy a szezonban vállalják a konténeres és az irányvonatos szállítást, ha kell a hétvégeken is berakják áruikat. Egyúttal kérték a vasút segítségét a kocsik és a konténerek időbeni biztosítására. A konténerek szükséglet nagyságára jellemző: *a nagykőrösi konzervgyár éves igénye 20 lábas konténerből 1600, a békéscsabaié 1120, míg a kalocsai gyáré 550 darab.*

A feldolgozott zöldborsó konténeres szállítása folyamatos, a kecskeméti gyárból június utolsó hetében 120 konténerrel terveznek elszállítani.

G. J.

Tapasztalatcsere

Záhonyi vasutasok Ágcsernyőn

Gyümölcsöző kapcsolatot alakítottak ki a záhonyi üzemigazgatóságon a gépesített főnökség dolgozói a csehszlovák vasutasokkal. Az ágcsernyői határállomáson sok tekintetben azonos munka folyik. A tevékenység jobb megismerése érdekében *június 23-án és 24-én az átrakókörzet szocialista brigádvezetőinek 25 tagú küldöttsége látogatott Ágcsernyőre.* Megismerkedtek a különböző átrakóberendezésekkel, tanulmányozták az ottani árufogadási technológiát, de jutott idő baráti beszélgetésre és egy rövid kirándulásra is.

A csehszlovák vasutasok augusztus végén viszonozzák a látogatást.

Vendégek az NDK-ból

Tizéves a kapcsolat az erfurti és a szombathelyi igazgatóság között

Június elsejétől, négy napon keresztül német vendégek voltak a *szombathelyi vasútigazgatóságnál.* Az igazgatóság Közlekedéstudományi Egyesületének NDK testvérszervezete az erfurti vasútigazgatósági KDT-nek a küldöttei látogattak a Nyugat-Dunántúlra.

A találkozó egyben jubileumi eszmecsere is volt. Ugyanis tíz esztendeje minden évben májusban Magyarországon, augusztusban a Német Demokratikus Köztársaságban jöttek össze a két vasútigazgatóság tudományos, műszaki és kulturális kérdéseivel behatóbban foglalkozó szakemberek.

A házigazdák tartalmas programot állítottak össze. Megmutatták a vendégeknek az épülő kelenföldi pályaudvart, a celldömölki teherkocsimosó új berendezéseit, a tűzesetek után átépített balatonfüredi vasútállomás felvételi épületét, valamint a szombathelyi új vontatási telepet. Jártak Sopronban a GySEV Igazgatóságon és a személypályaudvaron.

Szombathelyen fogadta a küldöttséget *Biri Sándor,* vasútigazgató-helyettes és tájékoztatta őket az igazgatóság munkájáról. Itt a tíz év eseményeit tartalmazó emlékfüzetet adtak át egymásnak a két csoport tagjai. Ugyanakkor hat nyugat-dunántúli vasutas kapott NDK-kitüntetést a két társaság érdekében kifejtett eredményes tevékenységük elismeréseként.

Sz. Jakab

Vasútépítő KISZ-tábor Kőszegen

Június 19-én, megnyílt a vasútépítő KISZ-tábor Kőszegen. A négy turnusban — kéthetente 90-100 — középiskolás fiatalnak a celldömölki építési főnökség ad munkát. Napi hat órában a közeljövőben centenáriumát ünneplő — most átépített — Szombathely—Kőszeg közötti vasútvonal utómunkáinál és a csinosításánál dolgozzák a KISZ-esek.

A fiataloknak a *Kőszegi MÁV Nevelőotthon* ad megfelelő elhelyezést, szórakozási és sportolási lehetőséget. A szabadidő hasznos eltöltéséhez tartozik egy őrségi kirándulás, valamint a nyári kőszegi kulturális események, így a várszínházi előadások látogatása.

Az első Békés megyei csoportot a KISZ Központi Bizottság megbízottjai, *dr. Élő Antal,* a városi tanács vb-titkára jelenlétében fogadta *Szigeti Sándor,* a celldömölki építési főnökség igazgatója.

Sz. J. I.

Barátaink üdvözlete ★ Barátaink üdvözlete ★ Barátaink üdvözlete ★

Nemzetközi összefogással a vasutas dolgozók egységéért

ÍRTA: DEBKUMAR GANGULI, A KÖZLEKEDÉSI ÉS SZÁLLÍTÁSI SZAKSZERVEZETEK NEMZETKÖZI SZÖVETSÉGÉNEK FŐTITKÁRA

A vasutasnap alkalmából a *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége szeretettel köszönti a magyar vasutas dolgozókat*, akik hivatásuk magaslatán, önfeláldozóan végzik mindennapos munkájukat a köz, a dolgozó nép szolgálatában.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége a Szakszervezeti Világszövetség nagy családjának tagja, mely egyesíti a közlekedés különböző ágazatainak — vasutak, polgári repülés, közúti személy- és teherszállítás, folyami és tengeri hajózás, kikötők és dokkok — dolgozóit, a különböző társadalmi rendszerű országokból.

A vasutasok érdekében

A szövetség nagyra értékeli a magyar vasutas dolgozók és szakszervezetük, a Vasutasok Szakszervezete tevékenységét, mely nemcsak Magyarország területén, hanem nemzetközi szinten is érzékelhető.

A Vasutasok Szakszervezete számos alkalommal adta tanújelét annak, hogy kész segíteni és együttműködni a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységéért minden területen, de különösen a vasutas dolgozók alapvető érdekeinek védelméért.

Nemzetközi szövetségünk egyik kiemelkedő munkát végző ágazata a vasutas ágazati bizottság, amely több éven át *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárának irányításával, számos különböző társadalmi berendezkedésű ország vasutas-szakszervezete részvételével végzi munkáját. *A bizottság számos kezdeményezést és ajánlást tett az elmúlt évek során*, amelyek közül kiemelkedik a közlekedési és szállítási dolgozók VIII. nemzetközi szakmai konferenciáján, 1981-ben elvégzett elemzés és a feladatok átfogó meghatározása. A körvonalazott feladatok közül különös figyelmet érdemelnek a következők:

— A vasutas dolgozók munkához való joga és a teljes foglalkoztatottság biztosítása, mely különösen a jelenlegi példa nélküli gazdasági válság következtében alapvető probléma a kapitalista és fejlődő országokban egyaránt.

— A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása, a jobb és biztonságosabb munkakörülmények megteremtése.

— A vasutas dolgozók szakmai képzésének, továbbképzésének biztosítása.

— A vasutas dolgozókat érintő kérdések állandó és következetes képviselete a *Nemzetközi Munkaügyi Hivatal* megfelelő fórumain.

Debkumar Ganguli

— Állandó információcsere a vasutas-szakszervezetek között, a vasutas dolgozók tapasztalatainak széles körű terjesztése.

Ennek kiemelkedő fóruma a nemzetközi vasutasszemináriumok rendszere, megrendezése. Az eddig megtartott hat, és az előkészületben lévő hetedik szeminárium jó alkalom arra, hogy a különböző ideológiai töltésű európai vasutas-szakszervezetek egységesen képviseljék a sok tízezres tagságukat, alapvető szakmai és érdekvédelmi kérdésekben.

Külön kiemelkedő része a munkának a szakszervezeti demokrácia érvényesítése a vasúti ágazat területén, mely lehetőséget ad a szakszervezetek beleszólási, részvételi jogának növelésére.

Egyesült erővel

Az elért eredményeket csak a vasutas dolgozók és szakszervezeteik osztályöntudatának fejlesztésével, a dolgozók állandó képzésével lehetett elérni és ezek nemcsak az ágazatra, hanem az egész szakszervezeti mozgalomra jó hatással voltak. Ezt a jövőben tovább kell folytatni.

A szövetség titkársága, a vasutas ágazati bizottsággal közösen olyan feladatokat tűzött maga elé, amelyek egyrészt biztosítják az elért eredmények megtartását, másrészt tovább fejlesztik azokat a közlekedéspolitikai kérdéseket, amelyek napjainkban és hosszú távon is érintik a közlekedési dolgozók millióit az egész világon.

Természetesen nemcsak szakmai és érdekvédelmi feladatokra kell koncentrálnunk, hanem állandóan és következetesen erősítenünk kell a vasutas dolgozók akcióegységét és nemzetközi szolidaritását. *A közlekedési és azon belül a vasutas dolgozókat érintő legégetőbb problémákat csak egyesült erővel, széles körű összefogással, erőteljesebb és hatékonyabb akciókon keresztül lehet megoldani.*

A közlekedési dolgozók, köztük a vasutasok nemzetközi akcióegysége több évtizedes múltra tekint vissza. Ez az akcióegység azokból a szolidaritási megmozdulásokból nőtt ki, amelyeket a közlekedési szakszervezetek a különböző országokban és területeken folytatott küzdelmek támogatására szerveztek.

Ahhoz, hogy növekedjék a szakszervezetek társadalmi szerepe és fontossága, szükséges a legkülönbözőbb tagságú és beállítottságú szakszervezetek közötti baráti kapcsolatok kiépítése. Sokat kell még tennünk azért, hogy a szavak és a szándék a valódi akcióegység lüktetésével váljanak élővé. *Ami tegnap elegendő volt, az napjaink gyorsan változó világában kevés.*

Az akcióegység megteremtéséért

A tapasztalatcsere mellett szükség van azok alapos elemzésére, mely hozzásegít a közös célok kidolgozásához területi és nemzetközi szinten egyaránt. Csak a legnagyobb akcióegységben folytatott kitartó munkával érhető el és biztosítható a közlekedési dolgozók, köztük a vasutasok jobb élet- és munkakörülménye.

A magyar vasutas dolgozók sokat tettek és tesznek ennek az akcióegységnek megteremtéséért, nemzeti és nemzetközi szinten egyaránt. Ahhoz, hogy a közlekedési és vasutas dolgozók a jövőben is hasonló szorgalommal végezhessék munkájukat, békés körülményekre van szükség. Ezért a békéért folytatott harcot a jövőben is tevékenységünk középpontjába kell helyeznünk. A magunk sajátos eszközeivel küzdünk minden háborús törekvés ellen.

Természetesen ez a harc nem lehet elszigetelt, be kell vonnunk az egész világ vasutas dolgozóinak szakszervezeteit, társadalmi berendezkedésre való tekintet nélkül, *hiszen a közlekedésben nem léteznek országhatárok*, annak fenntartásához és zökkenőmentes működéséhez a béke nyugaton és keleten, északon és délen egyaránt szükséges.

A szövetség elismeréssel adózik azoknak az erőfeszítéseknek, amelyeket a magyar vasutas dolgozók és a Vasutasok Szakszervezete az elmúlt időszakban tett a béke és a haladás biztosításáért.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének meggyőződése, hogy a közös erőfeszítések gyümölcsözően fognak hatni a nemzetközi szakszervezeti mozgalomra és azon belül a vasutas dolgozók sokmilliós családjára.

Az NDK-ban előtérben a gazdaságos szállítás

Írta: Karl Kalach, a Szállítási és Híradástechnikai Dolgozók Szakszervezetének elnöke

A Szállítási és Hiradástechnikai Dolgozók Szakszervezetének az NDK-ban 760 000 tagja van — vasutasok, a teherszállításban, a városi közlekedésben, a belföldi és tengeri hajózásban, a polgári repülésben dolgozók, a kikötői dolgozók, az útépítési dolgozók, valamint a posta és a hiradásügy dolgozói. Országunk népgazdaságának dinamikus fejlődése érdekében megbízható munkát végeznek és a legjobb eredmények elérésére törekszenek. A nap 24 órájában kell magas színvonalon és pontosan ellátniuk az ipar, az építésügy, a mezőgazdaság és nem utolsósorban a lakosság egyre növekvő szükségleteit, a magas színvonalú szállítást. Különös figyelemmel fordulunk vasutasaink felé — gondoljunk csak például arra a sok millió tonnányi teherszállítmányra, amit eddig a közúti forgalom szállított a termelőtől a felhasználóig, s most ezt is a vasútnak kell szállítania. *1985-ig legalább 40 millió tonna árú szállítása kerül vissza az utakról a sinekre.* Ez évben ez a mennyiség plusz tíz millió tonna lesz. Az NDK vasútja a népgazdaság újratermelési folyamatának legfontosabb összekötője.

Karl Kalach

Növekedtek a követelmények

„Hiszen a vasút — mint ahogy *V. I. Lenin* mondotta — *a legfontosabb fordulópont város és vidék, ipar és mezőgazdaság között, amelyre a szocializmus teljes mértékben támaszkodik"*.

De nemcsak az áruszállítás területén növekedtek a követelmények. A személyforgalom is megkívánja a technológiai tartalékok kiaknázását, állandóan megköveteli a vasutasok tudatos részvételét abban, hogy miként javítsuk a munkájukat.

Erre csak egy példa: *tavaly nyáron a szünidőben közel 300 000-rel több gyermeket és fiatalt kellett a vasúton szállítani, mint az előző években.* A különvonatokon kívül a távolsági forgalomban a vonatokhoz többlet kocsikat kellett hozzákapcsolni.

A gazdaságos szállítás megköveteli, hogy a nagyobb távolságokra történő szállításoknál a leghatékonyabb és legenergiatakarékosabb szállítási ágazatot vegyék igénybe. Ez a vasút, mégpedig a villamosított vasúti közlekedés.

Erich Honecker, a Német Szocialista Egységpárt Központi Bizottságának főtitkára, az 1981-es X. pártkongresszuson többek között a következőket mondotta:

„Új tapasztalatok és ismeretek birtokában továbbra is sikerrel fogjuk építeni a fejlett szocialhsta társadalmat . . . Ennek során a fő feladat abban áll, hogy a nép anyagi és kulturális életszínvonalát a szocialista termelés magas növekedési üteme, a hatékonyság növelése, a tudományos technikai haladás, valamint a munka termelékenységének növelése alapján tovább emeljük."

A közlekedés területén dolgozó minden szakszervezeti tag számára, különösen pedig a vasút számára azt jelenti a X. pártkongresszus ezen döntése, hogy képességei legjavát nyújtsa ahhoz, hogy az NDK-ban a szocializmus fejlődése továbbra is szilárd és eredményes legyen.

Kezdeményező vasutas kollektívák

A 80-as évek kihívásait — legmagasabb hatékonyság, takarékos nyersanyag- és energiafelhasználás mellett a legjobb kihasználtsági fok elérése — főleg a dízel nyersanyagnál — országunk vasutasai elfogadták. Követve egy már jól bevált vasutashagyományt, a szakszervezetek támogatásával kezdeményező üzemek alakulnak.

A zwickaui vasutasok — Zwickau az NDK déli részén fekszik, fontos vasúti csomópont, a hálózatban meghatározó szerepet játszó rendezőpályaudvarral — felhívással fordultak az NDK összes vasúti kollektívájához. Hebestreit elvtárs, aki 30 éve vasutas s közel 20 éve kocsirendező, mondotta: *„A békéért való sikraszállás nálunk a szocializmusért végzett jó munkával kezdődik"*.

Természetesen az egyes pályaudvarokon, a raktárakban, a vasúti műhelyekben, valamint a pályaépítés és a villamosítás területén mások és mások az elérendő értékek. Ám a megvalósítandó alapelvek mindenütt ugyanazok. Például el kell érni a tehervagonok magasabb kihasználtságát, csökkenteni kell a kocsitartózkodást, a rendezőpályaudvarokon úgy kell gyorsítani a munkát, hogy ne sérüljön meg a rakomány, takarékoskodni kell az anyaggal és az energiával. Gyorsítani kell a vonalvillamosítás tempóját *(1985-ig 700 km hosszú fővonal villamosítása szerepel a tervben.)* A menetrend szigorú betartása, s az utazási szolgáltatások fokozatos bővítése is szerepel a célkitűzések között.

A *„Feljegyzések a tervhez"* munkamódszer különösen jól bevált a mozdonyvezetőknél. Példaadóak voltak ezen a területen a cottbusi vontatási dolgozók. Ma már a „Feljegyzések a tervhez"-módszer társadalmi akcióvá vált, amely átfogja a vasút majd minden területét. Ennek a módszernek a keretében a személyzet a technológiának nem megfelelő összes esetet feljegyzi, s a gyakorlatnak nem megfelelő megállapításokat felkutatják. Az állami vezetés köteles ezeket a „feljegyzéseket" felülvizsgálni, értékelni s a hibát azonnal kijavítani. Éppen a „Feljegyzések a tervhez" által jelentős tartalékok szabadulnak fel. *A cottbusi dízelmozdony üzemben például hozzájárultak ahhoz, hogy több ezer tonnányi dízelüzemanyagot megtakarítsanak.*

Testvéri üdvözlet

Az FDGB X. kongresszusán az alábbiakat mondotta többek között Erick Honecker elvtárs: *„Joggal mondhatjuk, hogy országunkban a sikerek a szocializmus építésében csak a Szabad Német Szakszervezeti Szövetség aktív közreműködése révén valósulhattak meg . . . A német munkásmozgalom történetében még soha nem foglaltak el a szakszervezetek annyira megbecsült helyet, mint ma nálunk az NDK-ban"*.

Ezen szavak mögött a vasutasok mindennapi teljesítményei is ott állnak. Büszkeséggel állapíthatjuk meg, hogy a zwickaui vasutasokon kívül szinte minden kollektíva jó eredményeket ért el az NDK vasutainál.

Az év végéig az NDK népgazdaságában 1 százalékkal túl kell teljesíteni a munkatermelékenységi tervet. Ebből eredően új és magasabb követelmények állnak a vasúti szállítás, s ennek előkészítő területei előtt. *Egyre inkább megvalósul az a felismerés, hogy minél erősebb a szocializmus, annál erősebb a béke is — ez az NDK vasutasainak napi menetrendje, amelyet nektek, kedves magyar kollégák, vasutasnapotok alkalmából testvéri üdvözlettel továbbítunk.*

Július 1-től

Módosított újítási jogszabály

Az új jogszabály több vonatkozásban módosította például az újítás fogalmát. „A munkaköri kötelességet nem az újítás fogalmi elemeként, hanem az újítási díj megállapítása során, díjcsökkentő tényezőként kell értékelni. Ezáltal lehetőség nyílik a műszaki értelmiségnek az újítómozgalomba való fokozott bevonására, a munkaköri kötelességként benyújtott megoldások újításként való elismerésére."

A beruházási újítások külön szabályozását az új jogszabály mellőzi, mert a beruházási rendszer vállalkozói jellegének előtérbe kerülése ezt szükségtelenné teszi.

Az újítók díjazására vonatkozó szabályokat is megváltoztatták, továbbfejlesztették. A gyakorlatban kialakult átlagok alapján a hasznos eredmény százalékban meghatározza az újítási díj mértékének kiindulási értékét (5%), amely a díjkulcs növelő és csökkentő tényezői figyelembevételével módosítható. *A meghatározott 2% alsó határtól lefelé csak munkaköri kötelesség esetén lehet eltérni*, de újításonként az 500 Ft-ot — vagyis a legkisebb újítási díjat — ki kell fizetni. Ez a szabály kiküszöböli a felesleges pereket, az újítók és elbírálók kapcsolatát zavaró bizonytalanságot, s ezáltal gyorsul az újítások hasznosítása is.

A népgazdaság számára nagy hasznot hozó (energiamegtakarítási, környezetvédelmi stb.) újítás esetén az új jogszabály lehetővé teszi, hogy az illetékes minisztérium az újítót megjutalmazza például abban az esetben, ha annál a gazdálkodó szervnél, ahol az újító dolgozik, az újítás haszna csak kismértékben jelentkezik, népgazdasági haszna viszont jelentős.

Az új jogszabály korszerűsítette a gazdálkodó szervezetek feladatait az újítómozgalom szervezésében, irányításában. A teendőket szorosan összekapcsolja a vállalati műszaki-gazdasági folyamatokkal. Az újítási szabályzatban — a helyi körülményeknek megfelelően — kell meghatározni többek között a kisebb jelentőségű újítások egyszerűsített benyújtási, elbírálási és díjkifizetési rendjét.

Nagy ösztönzési lehetőséget teremt a jogszabály annak kimondásával, hogy az illetékes miniszter kitüntető díjat adományozhat azoknak, akik az újítások hasznosításában, értékesítésében és széles körű elterjesztésében kiemelkedő eredményt értek el.

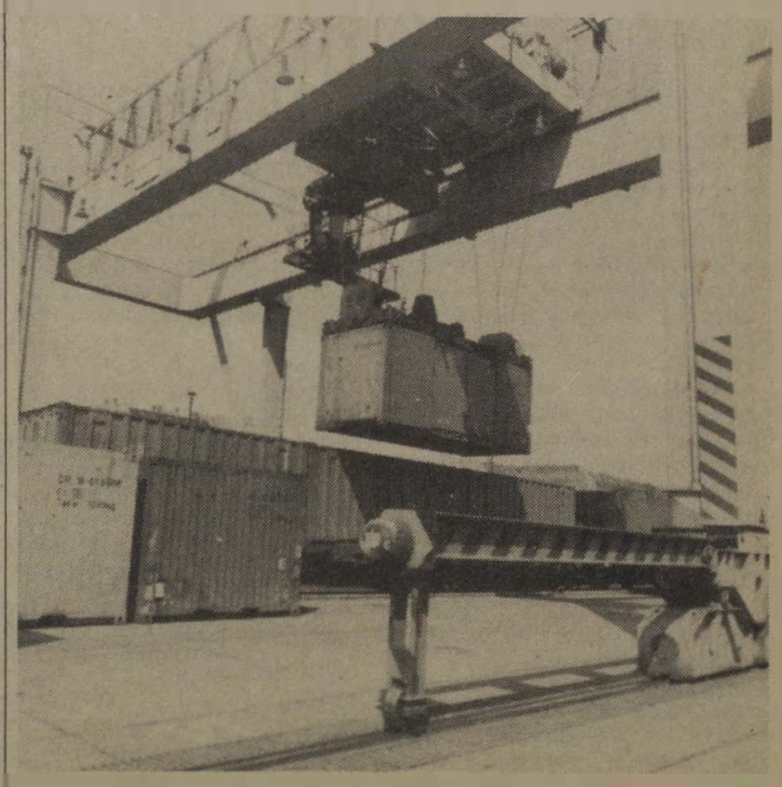
A találmányok szabadalmi oltalmáról szóló 1969. évi II. törvényt módosító törvényerejű rendelet fontosabb rendelkezései a következők:

A módosító jogszabály több vonatkozásban erősíti a szolgálati találmány feltalálójának jogvédelmét. A feltaláló önálló bejelentési jogot nyer, ha a munkáltató 90 napon belül nem tesz szabadalmi bejelentést. Ezenkívül széles körű lehetőséget ad a szolgálati találmány értékesítésének minden formája esetén.

A régi szabályozás túlzott szigorát enyhíti a módosító jogszabály, amikor lehetővé teszi a fenntartási illeték nem fizetése miatt megszűnt szabadalom újra érvénybe helyezését, ha a mulasztást menthető ok idézte elő.

Az újításokról szóló 10/1983. (V. 12.) számú Minisztertanácsi rendelet a *Magyar Közlöny* 20. számában (május 12-én), és az *Újítók Lapja* 11. számában (június 13.) jelent meg.

Dr. Gyóni Béla



A daru segítségével gyorsan helyükre kerülnek a konténerek

A MÁV kollektív szerződés módosítása (2.)

Napi pihenőidő, munkahelyi és nyelvpótlék

Népgazdaságunk helyzete mindenkor befolyásolja a MÁV gazdálkodását és ez hatással van a kollektív szerződésre is. A szigorodó gazdasági körülmények között és az új bérgazdálkodási formára történő áttérés időszakában a MÁV nem vállalkozhatott a vasutas dolgozók életszínvonalának növelésére. A cél az volt, hogy elkerüljünk minden olyan módosítást, amely teljesítmény nélküli, nagy összegű pénzkiáramlást vonna maga után.

A gondos előkészítő munka hatására az idén a korábbi éveknél lényegesen kevesebb javaslat érkezett hozzánk Cikkünkben is olyan módosításokról számolhatunk be, amelyeket a jogszabályok változásai és a gyakorlati életben felmerült pontosítási igények tettek szükségessé.

Legalább 11 óra

Ismeretes, hogy a napi pihenőidőt a túlmunka egyik korlátjaként és egyben a dolgozó egészségéhez fűződő jogvédelem garanciájaként tartja nyilván a jogirodalom.

Az Mt. 38. §-ának (2) bekezdése szerint a napi munka befejezése és a másnapi munkakezdés között *legalább 11 óra egybefüggő pihenőidőt kell biztosítani.* A jogszabály egyúttal lehetőséget ad arra, hogy a kollektív szerződés ennél rövidebb, de legalább nyolcórai pihenőidőt írjon elő.

E felhatalmazás alapján — az érintett dolgozói kollektíva és az illetékes szakszolgálat kérésére — írták elő, hogy az építési és pályafenntartási szolgálat részére, rendkívüli esetekben, folyamatos vágányzári munkák alatt, legalább nyolcórai napi pihenőidőt kell biztosítani.

Hangsúlyozni kell, hogy ez a pihenőidő mellőzhetetlen erővel bír, *erről a dolgozó sem munkáltatói utasításra, sem pedig önkéntesen nem mondhat le.* Bármikor is fejezi be, akár rendes, akár túlmunkáját, a befejezéstől a következő szolgálatáig minden körülmények között meg kell lennie a nyolc órának. A napi pihenőidőnek nyolc órára történő csökkentését, tehát csak ott és annál a szakszolgálatnál lehet alkalmazni, ahol a kollektív szerződés kifejezetten előírja.

Ezek az esetek a következők:

— az utazószemélyzet esetén, feltéve hogy a helyi függelék konkrétan előírja;

— készenlétben végzett munka befejezése után, ha a munkavégzés a hat órát nem haladta meg;

— Folyamatos vaganyzár esetén az építési és pályafenntartási dolgozóknál.

Minden egyéb esetben a szolgálatok közötti pihenőidő tartamára a jogszabály előírásait kell alkalmazni, azaz a napi pihenőidő tartamának legalább 11 órában kell jelentkeznie.

Az indok egyértelmű

A kollektív szerződés akkor állapíthat meg bérpótlékot, ha a dolgozó a szokásostól eltérő körülmények között dolgozik.

Ilyen lehet:

— különleges hely (például föld alatt, magasban);

— az általánostól eltérő munkabeosztás (pl. éjszaka);

— felelősséget jelentő munkabeosztás (pl. csoportvezető);

— egyéb különleges, illetve kedvezőtlen körülmény (pl. rádióaktív sugárzásnak kitett hely).

Ezek is csak akkor pótlékolhatók, ha az alapbér megállapításánál a munkakörülményeket nem vették figyelembe. *Ennek alapján vezette be a MÁV a munkahelyi pótlékot egyes nagy leterheltségű pályaudvarokon, állomásokon, meghatározott munkakörökben.* A pótlék bevezetését a fokozott igénybevételen túlmenően a budapesti szolgálati helyek különleges helyzetéből — például a főváros elszívó hatása — adódó munkaerőgazdálkodási szempontok is indokolták.

A pótlék tulajdonképpen a forgalommal összefüggő munkakörökben adható. Ennek ellenére több szolgálati helyen kezdeményezték a pótlék kiterjesztő jellegű értelmezését és emiatt munkaügyi vita is indult.

A vitára nem a ténybeli helyzet — különleges munkakörülmény —, hanem a kollektív szerződés szabályozásának pontatlansága adott alapot. Ezért vált szükségessé a szakoktatói munkakört a „kizárólag forgalmi" kifejezéssel kiegészíteni.

Mindemellett hangsúlyoznunk kell azt, hogy a kialakult gyakorlat alapján az említett szolgálati helyek kereskedelmi oktatótisztjei is részesültek-e pótlékban. Ezt a forgalmi oktatótisztekhez hasonló munkakörülményeik indokolták. Éppen ezért *minden olyan kereskedelmi oktatótiszttől, aki 1983. május 1. előtt pótlékban részesült, attól visszavonni nem lehet.* A munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály erről külön állásfoglalást tett közzé a *MÁV Értesítőben.*

A kollektív szerződés a nyelvtudás hasznossága szempontjából rangsorolja a munkaköröket. *A 67. § felsorolja azokat a munkaköröket, ahol az idegen nyelv használata nélkülözhetetlen és azokat, ahol nem nélkülözhetetlen, de hasznos.*

Ez évi módosítás e munkaköröket további munkakörökkel egészítette ki. A kiegészítésre azért volt szükség, mert a MÁV importjogot kapott és a MÁV Anyagellátási Igazgatóságon import osztály létesült és bizonyos munkaterületeken a nyelvhasználat szükségessé vált. Természetes igény volt tehát, hogy az itteni dolgozók is részesüljenek nyelvtudási pótlékban.

A jogszabály a mérvadó

A nyelvpótlékos munkakörök elhatárolásának esetén a jogszabály által meghatározott kereten belül lehet a nyelvpótlék mértékét megállapítani, a hasznos nyelvtudást pedig ennek csak a 60 százalékával lehet pótlékolni.

Ettől a szabálytól eltérő mértékben pótlékot megállapítani eddig nem lehetett. A gyakorlatban felvetődött annak a szükségessége, hogy olyan dolgozó esetében, akinek az idegen nyelv tudása a munkakörétől függetlenül szükséges és nélkülözhetetlen, eltérni lehessen.

Az ilyen egyedi körülmények alapos vizsgálatot és indoklást igényelnek, ezért az eltérés engedélyezésére csak a vezérigazgató jogosult.

Természetesen a jogszabályi keretet ebben az esetben is be kell tartani.

A dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzat újbóli kiadását lényegében a 16. pontjának a módosítása tette szükségessé. A régi szabályozás szerint a házassági vagyonközösség megosztása esetén *a MÁV által nyújtott kölcsönt a lakásban maradó házastárs csak akkor vállalhatta át, ha egyúttal MÁV-dolgozó is volt.* Ez a MÁV-nál dolgozó házastársat a lakás elhagyásán túlmenően is hátrányosan érintette, mert a kölcsön visszafizetése a vagyoni megosztástól függetlenül őt terhelte, ezért részére új kölcsönt folyósítani nem lehetett.

Az új szabályozás ezt a szigorító rendelkezést hagyta el, tehát más vállalatnál dolgozó házastárs is átvállalhatja a MÁV által nyújtott kölcsönt, természetesen a többi feltétel megléte esetén.

Szabó László

A vasút idei tervében

Másfél milliárd szociális ellátásra

Szerencsen a vasutasok részére épülnek ezek az érdekes külsejű, egyenként 120 négyzetméter alapterületű társasházak (Timár Mátyás felvétele)

A vasút 1983. évi tervében szociális ellátásra 1 683 159 ezer forint munkavédelemre 15 689 ezer, tűzvédelemre 37 349 ezer, környezetvédelemre pedig 93 212 ezer forint az előirányzat. *Ez mintegy 47 millióval több az elmúlt évinél.* Az üzemeltetési előirányzat, az üzemi szociális létesítményeknél 4. a jóléti intézményeknél pedig 6 százalékkal magasabb a tavalyinál. Ez az üzemeltetési költségek növekedéséből adódik, minőségi színvonalemelést nem jelent.

A fejlesztési előirányzat szociális célokra mintegy 350 millió forint. A fedezet terhére épül, napi 850 adag kiszolgálására alkalmas, melegítőtálaló konyha, 5800 adag előállítását szolgáló főzőkonyha és mellettük 1307 fő egyidejű étkeztetését biztosító étterem. Az üzemi étkeztetésben részesülők száma az idén kb. 1000 fővel növekszik, s eléri a 41 ezret.

Munkásszállók, üzemi konyhák

A tervben 856 dolgozó elszállásolását biztosító férőhely, ezen belül 576 személyes munkásszálló építésének előkészítése, továbbá lakókocsik és lakókonténerek beszerzése szerepel. A munkásszálláson elhelyezettek száma az év végén 8200 fő lesz. 8 üzemorvosi és 5 üzemi fogorvosi rendelő, valamint 3105 dolgozó részére öltöző-mosdó, 488 főnek pihenő-melegedő épül.

Előreláthatólag az idén üzembe helyezésre kerül 300 adagos melegítő-tálaló *Siófokon* és *Csoma-Szabadiban,* 2000 adagos főzőkonyha és 500 fős étterem *Budapest-Ferencvárosban.* 260 férőhelyet biztosító vasúti lakókocsi, konténer és 89 új laktanyai férőhely enyhíti Bp-Ferencváros, Bánréve, Magyarboly gondjait. 2 üzemi rendelővel és 2 fogorvosi rendelővel is gyarapodik a ferencvárosi csomópont. Többek között pihenő-melegedő létesül Pécsett és Siófokon. Öltöző-mosdó bővítésére kerül sor *Komáromban, Rákoson, Debrecenben, Lajosmizsén, Csoma-Szabadiban, Kisújszálláson, Siófokon.*

A jóléti beruházásokon belül indul az új miskolci gyermekintézmény kivitelezése, folytatódik a Haladás sportlétesítményének fejlesztése, a BVSC fedett teniszpályájának építése. Befejeződik a balatonboglári családos üdülő építkezése.

Lakásépítésre, lakásépítés támogatására, lakáskorszerűsítésre 156 millió forint az előirányzat. Továbbra is elsődleges cél a magánerős — mindenek előtt a szervezett akcióban épülő — lakásépítés támogatása. A kamatmentes kölcsön odaítélésénél elsősorban üzemi, munkaerő-gazdálkodási szempontokat vesznek figyelembe.

Nem érdektelen néhány naturális mutatót felsorakoztatni a vasút szociális tevékenységének illusztrálására. Érdemes megjegyezni, hogy az intézményekben elhelyezett *vasutas gyermekek száma 5500.* Ebből saját óvodában 2400, saját bölcsődében 650 kap helyet. Az üdültetésben részesíthető dolgozók és családtagjaik száma 38 ezer. *Saját üdülőben vagy bérleményben 27 000 főt tudnak elhelyezni. 11 ezren üdülhetnek SZOT-beutalóval.*

A segélyezésben részesülők száma 1983-ban eléri a 16 000 főt, mintegy 1615 dolgozó részesül lakástámogatásban. A csoportos munkásszállást igénybe vevők száma megközelíti a 15 ezret.

Kulturális és sportcélokra

A kulturális ráfordítások összege meghaladja az évi 50 millió forintot, a testnevelésre és sportra előirányzott összeg a 130 milliót. Más intézmények, illetve tanácsok szolgáltatásaiért fizetett hozzájárulás több mint 30 milliót tesz ki. Ifjúsági vetélkedőkre, rendezvényekre, egyéb célokra az előirányzat 1,2 millió forint. Tervünkben 1850 ösztöndíjas szerepel évi 7 millió forinttal.

Jelenleg egyenruha viselésére 40 ezer, munkaruhára 81 ezer dolgozó jogosult. A két ruhafélesség biztosítására 165 millió az előirányzat.

Üzemegészségügyre, rehabilitációra 88 milliót terveztek. Az üzemorvosok száma 222, ebből főfoglalkozású 172 orvos. A rehabilitációban részesülők száma meghaladja a 900-at.

Az oktatási intézmények működési és fenntartási költsége, valamint a képzésre és továbbképzésre fordítandó előirányzat 110 millió forint. *Képzésben mintegy 10 000 dolgozó részesül.* Állami szervezett oktatásban 5000 dolgozó vesz részt.

A munkakörülmények javítására előirányzott 723 milliónyi összegből kerül sor korszerűtlen, veszélyes és ártalmas munkakörülmények megszüntetését jelentő építésekre, elavult technológiával működő munkahelyek és a fokozottan balesetveszélyes munkafolyamatok korszerűsítésére, veszélyek és ártalmak csökkentésére, egészségesebb munkakörülmények kialakítására.

Folytatódik *Szombathelyen, Békéscsabán, Záhonyban* a vontatási telep rekonstrukciója, és a siófoki pályafenntartási telep korszerűsítése. A kocsijavítást végző dolgozók érdekében *Pécsbánya rendezőn, Gyékényesen, Pusztaszabolcson, Celldömölkön* kocsijavító műhelyek létesítését, illetve rekonstrukcióját tervezik. A Landler Járműjavítóban a mozdonyosztály felújítása 1983-ban befejeződik. Gépállomás fejlesztésére kerül sor *Miskolcon, Dombóváron,* és a *Szentesi Építési Főnökségen.* Zajártalom elleni intézkedésre kerül sor a miskolci, a dunakeszi, az Északi Járműjavító üzemekben, valamint a Püspökladányi Fatelítő Üzemben. A M47—2000 sorozatú dízelmozdonyok vezetőfülkéinek zajcsökkentése is folyik.

Térvilágítási rekonstrukcióra kerül sor Pécs, Szentes, Kazincbarcika állomásokon, ezek mellett folytatódik a Bp. Déli pályaudvaron és Nyíregyházán a tárolóvágányok térvilágítási munkája.

Gépi kocsimosók

A személykocsik tisztításának műszaki feltételeit tovább javítják. *Bp. Keleti pályaudvaron, Székesfehérváron* gépi kocsimosót, *Győrben, Nyíregyházán, Celldömölkön, Lajosmizsén, Esztergomban, Balassagyarmaton* tisztítóvágányok kialakítását és a tisztítási technológia korszerűsítését tervezik. A veszélyes és ártalmas körülmények között dolgozók száma várhatóan 588 fővel csökken.

A biztonságtechnikai színvonal fenntartására mérsékelt ütemű a fejlesztés. Folytatják a gépek hiányzó védőberendezéseinek, burkolatainak pótlását és a korszerűtlen, elhasználódott védőberendezések cseréjét, az URH rádiókörzetek kialakítását, a technológiai területek térhangosítását.

Növekedett a villamos berendezések hatásos érintésvédelmének biztosítását célzó összeg. A színdinamikai előírások megvalósítását célzó költségek között a biztonsági szín- és alakjelek alkalmazása mellett a műhelyek, gépek berendezések színdinamikai elveknek megfelelő költségkihatása is szerepel.

A fizikai munka gépesítését szolgáló költségeket az előző év szintjén tervezték meg. Ezen belül a rakodást végző gépek, illetve a belső anyagmozgató szállítóeszközök működtetési költségeinek aránya növekedett. Korszerű üzemanyagtárolók és kiszolgáló berendezések létesítését kezdték meg *Kaposvárott, Veszprémben, Dombóváron,* és *Püspökladányban.*

Kisgépek beszerzésére is sor kerül. A súlyos munkadarabok mozgatásának gépesítését tervezik többek között Záhonyban a forgóvázak mozgatásánál, valamint a Landler és Szolnoki Járműjavító Üzemekben alkatrészmosó és kerékvizsgáló berendezések létesítésével. A tervezett gépesítés hatására a nehéz fizikai munkakörben foglalkoztatottak száma várhatóan 1300 fővel fog csökkenni.

A fentiekből látható, hogy a vasút szociálpolitikai és munkavédelmi célra 1983-ban előirányzott összege a középtávú terv időarányos teljesítését az idén is biztosítja.

ORVOSI TANÁCSOK

Hogyan védekezzünk a bőrgombásodás ellen?

Szemmel alig látható, „ragadozókkal" teli dzsungelben élünk mindannyian. Ezeknek a „fenevadaknak" még szívességet is teszünk, hiszen szállítjuk őket, megteremtjük a szaporodásuk feltételeit... Miről is van szó? Természetesen a kórokozó gombákról, azok közül is a legelterjedtebbekről, a fonalas és sarjazógombákról, amik a lábujjak közének berepedéssel és hámlással járó megbetegedését okozzák.

A bőrgyógyászhoz forduló betegek közül sokan lábköröm megvastagodására, letöredezésére panaszkodnak. Van aki apró, víztiszta hólyagokat fedez fel a kezén, amelyek viszketnek, és a bőr erősen hámlik körülöttük. Vannak, akik visszatérő érgyulladás, orbánc, vagy éppen makacs ekcéma miatt keresik fel az orvost. E panaszok gyakran egyetlen okra vezethetők vissza: *az elhanyagolt, évek óta lábujj közötti gombásodásra.* A lábgombásodás világszerte probléma, népbetegségnek tekinthető. A városi lakosság 60-80 százaléka fertőzött. Az ellenőrzésekből kiderül, hogy a fürdők, közös zuhanyozók a naponta elvégzett szabályszerű fertőtlenítés dacára, délutánra már telítve vannak a legkülönbözőbb gombákkal. Elpusztításuk forró vízzel, Hypóval, különféle fertőtlenítőkkel lehetséges. Megszabadulni azonban nehéz tőlük! *Egyetlen fertőző személy, mezítláb sétálgatva a strandon több száz négyzetméternyi területet tehet fertőzővé!*

Mi tehát a teendő? *Megelőzésképpen ajánlatos a strandolás, fürdés után Mycosid hintőport szórni a lábujjak közé.* Ez még a kevéssé megtörölt bőrön is hatásos, azonkívül rendszeres használatával a cipő is gombamentes lesz. A szárazra törölt bőr, a cérnazokni, a lábizzadás megszüntetés segít a gombák elleni küzdelemben, de sajnos nehéz ezeknek az igényeknek mindig eleget tenni. A cérnazokni nehezen mosható és jól szellőző, puha bőrcipőben sem járhat mindenki.

A műanyag cipők olykor valóságos gombatenyészetek. Ezeket — a gyógyszertárban kapható — 10 százalékos formalinnal úgy fertőtleníthetjük, hogy minden cipő orrába diónyi, formalinnal átitatott vattát teszünk, majd páronként műanyag zacskóba zárjuk 48 órára. Ezután 48 órás szellőztetés következik, nemcsak azért, hogy a szúrós szag elillanjon, hanem azért is, hogy az esetleges formalinallergiát megelőzzük.

Ha a gombásodás következményes betegségeivel állunk szemben, *a gyógyítás bőrgyógyász szakorvos feladata.* De a védekezés, a kiinduló ok gyógyítása akkor is mindenkinek feladata, kötelessége!

Tíz évvel ezelőtt 10-12 éven aluli gyermek nagyon ritkán betegedett meg ebben a betegségben. Ma már nem ritka a 2-3 éves korú lábmycosisban szenvedő kis beteg! A gombafertőzés megelőzése ezért is fontos egészségügyi feladat.

Dr. Horváth Edit

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak a következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Kelet-Magyarország

Százhuszonöt éves jubileumára készül a nyíregyházi vasút. A jeles ünnepséget 1983. szeptember 5-én tartják *Nyíregyházán*, melyre máris megkezdődtek az előkészületek. Szervezője a körzeti közművelődési bizottság, amely elhatározta, hogy ebből az alkalomból az idei vasutasnapon kiállítást rendeznek a nyíregyházi vasút történetéből.

Erre a kiállításra, melyet a nyíregyházi pályaudvar diákvárótermében rendeznek meg, sok vasutas dolgozó készül. A múltat idéző gyűjtőmunkát megkezdték. Régi kinevezési okmányokat, menetjegyeket, arcképes igazolványokat, ajánlottak fel az öreg vasutasok. Előkerült egy matuzsálem korú morzetávíró is, amelyet az 1900-as évek elején használtak a nyíregyházi állomáson, s 1965-ben selejtezték ki.

Különösen nagy segítséget ad a jeles jubileumra megnyíló kiállításhoz a nyugdíjas vasutasok klubja. Tagjai vasutas egyenruhákat ajánlottak fel, amelyeket a világháború előtti időkben használtak. Őriznek fotót a régi tornyos nyíregyházi állomásról, a kisvasúton közlekedő „kávédaráló"-mozdonyokról, a nyíregyházi villamosokról, amelyeket szintén kiállítanak. Láthatók lesznek a kézi jelzésű lámpák és a régen használt pályamesteri kocsi is.

Különösen gazdag lesz a fényképkiállítás. Történelmet idéző értékes fotókat láthat majd a közönség.

Szolnok megyei Néplap

Amikor 125 éves fennállását ünnepelte a szolnoki járműjavító, összeszámolta, hogy az édesapjával és a fiával együtt a jubileumig összesen éppen száz esztendőt töltöttek el az üzemben.

„Vasutasdinasztia vagyunk", vallja büszkén a január elseje óta nyugdíjas *Maglódi Gyula*, vagy ahogyan mindenki jobban ismeri: Gyula bácsi.

„Még ma se tudok úgy végigmenni a járműjavító műhelyben, hogy innen is onnan is ne jönne oda hozzám valaki, s kérdezi: *Gyula bácsi, hogy van, mint telnek a nyugdíjas napok?* Nem tudnám pontosan megmondani, hogy hány szakmunkás került ki a kezem alól, azt viszont tudom, hogy az 1980-ban átadott dízelcsarnokban egytől egyig az én tanítványaim dolgoznak."

Több mint negyvennégy évet töltött el a vasútnál, ebből huszonhat esztendőt a szakmunkás-utánpótlás oktatásával, nevelésével.

Január óta nyugdíjas a „pedagógus vasutas", de nem marad tétlenül. A vasút szolnoki körzeti üzemfőnökségén vállalt napi négyórás elfoglaltságot: *természetesen egy oktatási bázis kialakítását bízták rá.* Járja az iskolákat, hívja a fiúkat szeretett vasútjához. Úgy tervezi, hogy az üzemfőnökség egy régi üzemrészéből augusztusra tanműhely lesz. Nem olyan korszerű, nem is olyan nagy, mint a járműjavítóban, de kezdetnek valami.

„Körülbelül nyolcvan tanulóval indulunk, de később biztosan többen is lesznek." — mondja Maglódi Gyula bizakodva.

Vas Népe

A MÁV szombathelyi járműjavító üzemében nagy hagyományai vannak az újítómozgalomnak. 1947 óta szervezett keretek között mozog e tevékenység, amely az évek, évtizedek során sok milliós megtakarítást eredményezett az üzemnek. Jellemző az újítási kedvre, hogy tavaly — a 35 éven aluli KISZ-fiatalokról van szó — hatvankilenc újítást vezettek be, s csaknem százezer forintot fizettek ki az alkotóknak. Az üzem mérhető haszna meghaladja a félmillió forintot. Az újítások jobbára az anyag- és energiamegtakarítást, az importanyagok helyettesítését célozzák.

A járműjavítóban tavaly összesen *9 millió 96 ezer forint értékű megtakarítást eredményezett az újítómozgalom.* Az újítóknak 652 ezer forintnyi díjat fizettek ki.

Zalai Hírlap

A sajtószemle anyagai között tallózva gyakran találunk vidám, derűs történeteket, s újabban csípős kritikai megjegyzéseket is. Az alábbi két epizód a Zala megyei lapban jelent meg:

— Látja azt az embert?

— Igen.

— Nos, ő a Juliska bácsi.

— Mi?

— Juliska bácsi. Ugyanis kisvállalkozásban ő is egyike a vonattakarítóknak. Magunk közt ezt a nevet adtuk neki. De van Kati, Mariska, Borbála bácsi is.

Kis vidéki állomás, gyér személyzet. Annak egy része takarít, mert meszelés után vannak. Az utas az ablak előtt ácsorog, a jegykiadó odabent olvassa a Népsportot. Telnek a percek. A takarítók javasolják, hogy zörgessen be.

— Minek? Hiszen látott.

Aztán minden marad a régiben. Csak nem kívánhatja az ember, hogy a dupla helyárért még udvariasak is legyenek vele.

Észak-Magyarország

Egy olvasó írása látott napvilágot a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei napilapban. Ebből idézünk:

„A MÁV egy olyan rendeletéről szeretnék írni, amit úgy gondolom, soha nem fognak tudni végrehajtani, s mind a dohányosoknak, mind a nemdohányzóknak csak bosszúságot okoz, s nagyban hozzájárul ahhoz, hogy szemetesek a vasúti kocsik.

Bizonyos menettartamú vonatokon tilos a dohányzás. A jegyvizsgáló viszont képtelen a rendeletnek érvényt szerezni, mert ha jelenlétében nem is dohányoznak, de távozása után igen. A rendelet eredménye az, hogy mindenütt dohányoznak, szórják a hamut és a csikket a kocsi padozatára. Úgy gondolom, akkor mindenki megtalálná a helyét, ha a régi rendet visszaállítanák, legfeljebb a nemdohányzó részből a folyosóra, a peronra mennének dohányozni. *S hogy ésszerű korlátozással lehet rendet tartani, arra példaként felhozom a Miskolc—Tiszai pályaudvart, ahol van nemdohányzó váróterem és van dohányzó folyosó.* Itt kifogástalan rend is van. A végre nem hajtható rendelkezés így viszont csak nagyobb rendetlenséget eredményez."

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Ismét véget ért egy tanév

Vizsgázó hallgatók között a tisztképző nappali tagozatán

A folyosón nagy a sürgés-forgás. A kék egyenruhás, fehér inges hallgatók izgalommal lapozzák jegyzeteiket. Ha valaki kilép az ajtón, a morgás fölerősödik, s izgatottan érdeklődnek a sorstársak a benti légkör felől. Vizsga van a MÁV Tisztképzőben.

1890 óta — még leírni is sok — kilencvenharmadszor állnak a hallgatók a vizsgáztatók elé, hogy számot adjanak a tanfolyamon szerzett tudásukról.

Felsorolni is nehéz

Az igazgatót keresve a hallgatók az egyik vizsgaterembe irányítottak. Saját vizsgáim szívdobogtató élményeit éltem át újból, amikor beléptem. Az első sorban négy hallgató ült, a dobogón helyet foglaló két vizsgáztató előtt. A felelő a menetlevelek kitöltésének szabályairól beszél. *Dr. Kun Dezső* igazgató halkan —, hogy ne zavarjuk a vizsgát — igazít el, hogy kit és főleg mit hallunk. Még felsorolni is nehéz, hányféle okmányt kell kitölteni, továbbítani a vasúti teherszállítás során. A hallgató jól vizsgázott, s ahogy föláll, mi is kimegyünk, ne zavarjuk az amúgy is izgatott újabb felelőt.

Az irodában már nyugodt körülmények között beszélgetünk tovább.

— *Az idén a nappali tagozaton 174 hallgató tanult.* Közülük 58-an a kereskedelmi szakon, 116-an pedig a forgalmi-kereskedelmi szakon végeznek. Rajtuk kívül még a HÉV 19 forgalmi-kereskedelmi szakos tanulója hagyja el az intézet kapuit. Hogy végül is hányan írják majd alá a fogadalmi könyvet, az most dől el a vizsgákon. *Öten már bizonyosan nem lesznek ott,* mert egy vagy több tárgyból nem érték el a minimális szintet sem . . .

Ennek ellenére úgy tűnik, az idei évfolyam átlageredménye jobb lesz, mint a korábban végzetteké. Pedig az elméleti tanulmányi idő mintegy két honappal csökkent, de ennyivel töltöttek több időt a hallgatók a budapesti nagyállomásokon gyakorlati munkával.

A vizsgázókkal is szót váltottam.

Böröndi Klára Lepsény állomásról jött a tisztképző kereskedelmi tagozatára. Negy esztendeje — egy sikertelen főiskolai felvételi vizsga után — került a vasúthoz számadó- és árupénztárosnak. Ha végez, ugyanezt a munkakört látja majd el.

— *Az év végi vizsgákkal az a legnagyobb probléma, hogy túlságosan sűrűn követik egymást* — mondja. — *Ebben az időszakban naponta kétszer adunk számot a tudásunkról* egyszer szóban, egyszer meg írásban. A vizsgák szünetében az ember inkább csak szuszszanni, pihenni tud, ismétlésre — netán tanulásra — nem nagyon jut ideje . . .

— Bizonyára tehát az az alapelv, hogy az év folyamán kell megtanulni a tananyagot. De hogyan jutott erre idő, hiszen késő délutánig nyúltak az órák?

— *Hát bizony csak este vagy a hét végén állhat neki a tanulásnak a hallgató.* És az is igaz, hogy a szállón sem nagyon lehetett tanulni. Nyolcan-kilencen voltunk egy szobában, így inkább csak zavartuk egymást. Tanulószoba is emeletenként csak egy található a szálláson . . .

Ennek ellenére Böröndi Klára nagyon jól vizsgázott.

Jelesre sikerült

Kisfalvi Ervin félévkor kitűnő eredménnyel, az évfolyam legjobbja volt. A tanfolyam idején, az elméleti oktatás megkezdése előtt váltókezelőként dolgozott Ferencvárosban.

— A vizsgák befejeztével megváltozik majd a munkaköre?

— *Igen. Eddig Szombathely mellett egy kis állomáson voltam forgalmista, most bekerülök a nagyállomásra, forgalmi tartalékosnak.* Oda megyek, ahol valakit váratlanul helyettesíteni kell. Így néhányszor biztosan eljutok majd a régi állomásomra is. A főnökeim mindent megtettek, hogy az iskolára küldjenek, pedig nehezen találtak új embert a helyemre.

Harmadik beszélgető partnerem, *Gál Antal* is jól vette az akadályokat: mind a négy vizsgája jelesre sikerült.

— Nemcsak az én véleményem — kezdi a beszélgetést —, *hogy az itt levő tanároknak sokat köszönhetünk.* Nehéz lehet nekik csökkentett időben elmagyarázni, megértetni a tananyagot. Nem rajtuk múlik, ha egyetlen órán húsz, harminc oldalt is feladnak, amit másnapra szinte lehetetlen kifogástalanul megtanulni. Nekem azért szerencsém volt, mert viszonylag közel, Vácon lakom, így mindennap hazajártam. *Családi környezetben könnyebb az éjszaka egy részét tanulásra föláldozni . . .*

Gyakorlata és vizsgarutinja nem újkeletű. Ezt ugyanis néhány éve a Budapesti Műszaki Egyetemen szerezte. Persze így sem volt könnyű a Tisztképző, de a fáradság megérte. Gál Antal is följebb kerül a ranglétrán: *a sikeres vizsgaidőszak után szakaszirányítóként kezdi a szolgálatot, ismét Vácott.*

Ne a tanulás rovására

A hallgatókkal folytatott beszélgetés után dr. Kun Dezsővel beszélgetünk. Nem kis meglepetésemre az igazgató teljes mértékben egyetért a hallgatók által elmondott problémákkal:

— *Mindenképpen a tanítás rovására megy* — mondja —, *ha rövidül az oktatás és ennek hatásaként a felkészülés ideje.* Régebben egyáltalán nem volt üzemi gyakorlat a tanfolyamon. Csakhogy, amikor a budapesti állomásokon a munkaerőgondok szinte elviselhetetlenné váltak, szükség lett a hallgatók kisegítő munkájára. *Nem ellenzem egyáltalán, hogy megismerjenek más állomást és más-más munkakört, de ez nem mehet az oktatás rovására.* Tanárok és hallgatók közös erőfeszítéseként ezt sikerült is elkerülnünk. Az iskolán egyébként nagy gondot fordítunk arra, hogy ne csak a tananyagot, hanem a vasutas szellemet is elsajátítsák a fiatalok.

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet a nehezebb, megváltozott körülmények között is ápolja hagyományait.

Lakatos Mária

Viselkedjünk

Egyenruhában a zsúfolt vonaton

Péntek délután van. A nyíregyházi pályaudvaron ember ember ér. A hétvégi ingázók nagy találkozóhelyé a szabolcsi megyeszékhely állomása. Érkeznek ide Budapestről, Miskolcról, illetve más ipari városokból egyaránt.

A szárnyvonalakra induló vonatokon nagy a zsúfoltság. A személykocsik osztály megkülönböztetését egyetlen utas sem veszi komolyan, mindenki oda száll fel, ahol úgy látja, még „kényelmesen" meg tud állni.

Kivéve egy vasutas egyenruhában levő kollégánkat. Felpréseli magát a kocsiba, majd egyre beljebb hatol a folyosón, s hallom, amint mellém ér: fel van háborodva, hogy az ő helyét is elfoglalták.

A fülkében hatan vagy heten ülnek, már nem is emlékszem pontosan. Egy kisgyerek is elfoglal egy ülőhelyet. Nem lehet több négyévesnél. Az utasok békésen beszélgetnek . . .

Kollégám szemel tágra nyílnak, amikor az anyja mellett ülő kisgyereket meglátja. Arcából kifut a vér, majd olyan lesz, mint a főtt rák. Kinyitja a fülke ajtaját:

— Mindenkinek ide szól a jegye? — kérdi erélyesen. — Az enyém első osztályra szól és állok!

Döbbent csend.

— A kislánynak is van menetjegye, hogy nem az anyja ölében ül? Én műszaki ellenőr vagyok, ismerem az előírást!

Az anyuka megszeppen, szólni sem tud, nem is akar, a kisgyerek előbb anyukájára, majd a vasutasra pislog riadtan.

A folyosón is összenéznek az utasok. A fülke sarkában ülő középkorú utas nem bírja cérnával.

— Ha ismeri a személydíjszabást, mondja meg: a vonaton lehet menetjegyet váltani?

A műszaki ellenőrt láthatóan megzavarta a szakmai kifejezés:

— Lehet, ho . . . hogyne lehetne kérem szépen.

Közben a személyvonat Nagykálló bejárati jelzőjéhez közeledik, az anyuka és a kisgyerek szedelőzködnek. Csak eddig utaztak, és volt jegyük. Kollégánk diadalittasan foglalta el a helyüket.

Zsoldos Barnabás

Cikkünk nyomán:

Tisztább lesz a váróterem

Lapunk május 16-i számában glosszát közöltünk *Kicsi rakás nagyot kíván* címmel, amelyben szóvá tettük Békéscsaba állomás utascsarnokában, az Utasellátó Vállalat által üzemeltetett söntés előtti rendetlenséget. A cikkre *Farkas Ferenc*, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség helyettes vezetője válaszolt.

„A cikkben leírtakat megvizsgáltattam. Megállapítottuk, hogy az ott elhelyezett szemétgyűjtők mérete nem megfelelő, és azok ürítését, valamint a terület takarítását sem végzik rendszeresen. Az utasok a hulladékgyűjtőket ezért nem tudják használni.

A söntés előtti terület tisztántartása — a megkötött szerződés értelmében — *az Utasellátó Vállalat feladata.* A vállalatnak sajnos nincs takarító személyzete, ezért a takarítást is a kiszolgáló egységekben foglalkoztatott dolgozók végzik. Az Utasellátó helyi egységének vezetőjével történt megállapodás eredményeként nagyobb méretű hulladékgyűjtőket helyeztek el, és a jövőben gondoskodnak azok rendszeres ürítéséről és a terület takarításáról is."

— **Kirándulás.** A győri önálló nyugdíjascsoport vezetősége júniusban egynapos kirándulást szervezett Kőszegre. 160 nyugdíjas ismerkedett a város nevezetességeivel, múzeumaival.

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS ÉVÉBEN

Pécsi vasutasok a kulturált utazásért

1983 a személyszállítás éve. Ebből az alkalomból kérdeztük meg a pécsi körzeti üzemfőnökség egy-egy munkahelyi vezetőjét, hogy mit tettek eddig a kulturáltabb utazás érdekében?

Lepesi Ágnes személyszállítási vezetőhelyettes:

— A pécsi kocsimosó felújításával a kocsik külső tisztítása nem okoz gondot. *Belső takarításra Mohács állomásra, a takarítóbázisra utaztattuk a szerelvényeket.* A hétvégeken — a rövidfordulók idején — viszont a mohácsi „repülő" takarítóbrigádot hozzuk fel Pécsre, illetve műszak végén kis busszal szállítjuk őket haza vidéki otthonukba. (Ez a nyolc-tíz asszony látja el a Mohács—Pécs vonal állomásainak havi nagytakarítását is, mert az állomásoknak nincs külön takarítószemélyzetük.) A napokban érkezett Pécsre egy nagy teljesítményű seprőgép, amelynek kezelésére öt dolgozót képeztünk ki. *Az állomás belső peronjait, illetve az igazgatóság és az állomásépület körüli járdákat takarítja.* Az utastájékoztatás színvonalának emelése érdekében új — szerelhető fémlapú — vonatközlekedési tablót állítottunk fel, amelyet az üzemfőnökség dolgozói készítettek társadalmi munkában.

Sivák Istvánné pénztárfőnök:

— *A jobb utastájékoztatás érdekében az állomási információs iroda nyitvatartását napi négy órával növeltük!* Sajnos nem vált be a 30 000 lakosú Kertvárosban időszakosan működő MÁV jegyeladó pénztár üzemeltetése, ezért azt beszüntettük. A poggyászpénztár-kezelők átszervezésével azonban az állomásépületben megnyitottunk egy újabb személypénztárt.

Miha Mihályné, a belföldi és nemzetközi helykezelési szolgálat vezetője:

— A helyfoglalásoknál azt a módszert alkalmazzuk, hogy ha a kért vonatra már nem tudunk helyet biztosítani, felajánlunk egy vagy több lehetőséget, *de az utast mindenképpen utaztatjuk.* Nagy örömünkre szolgál az új vonatpár bevezetése Pécs—Szeged viszonylatban, illetve a Barnya-expressz mentesítésére vasárnap délután egy Pécs—Budapest vonat. A menetrendszerkesztők érdeme, hogy a menetrendkönyv külön feltünteti a vágányzárak miatt eltérően közlekedő vonatokat.

Gerendai László vezető jegyvizsgáló:

— Tavaly hat, az idén pedig már 15 vezető jegyvizsgáló dolgozik, s ez a szám a jövőben növekszik. 1982-ben kb. 450 utasleadásunk volt, 1983 május végéig pedig már több mint 500. Korábban a felvilágosító munkakört jegyvizsgáló vizsgán meg nem felelt személlyel töltötték be, vagy azzal, aki éppen kéznél volt. Most a nyári forgalomban már begyakorlott munkaerőkre számíthatunk.

Füst Istvánné utánfizetési előadó:

— Utasleadási lapokon általában rövidtávon utazó személyeket szűrnek ki, akik nem minden esetben rendezik adósságukat. Sokszor a viteldíjak pótdíjakkal felemelt összege együttesen sem éri el azt a határt, amellyel peresíthető lenne — ezért a menetdíjakat, mint behajthatatlan követelést — törlésre terjesztjük fel. Sajnos a legutóbbi ilyen ügyirat — zömmel 1982-es követelés — 10 000 Ft-ról szólt. *Az újabb szabályozás az elmulasztott viteldíjfizetést magas összegű pótdíjjal bünteti.* Ez minden bizonnyal ösztönzi majd az utast a fizetésre, hiszen most már bírósági úgy is lehet belőle.

Lengyel János, a üzemfőnök gazdasági helyettese:

— A tisztaságért újabb erőfeszítéseket teszünk, *a XVII. vágányon már az év második felében, személykocsi karbantartó és takarító bázist hozunk létre.* Ennek kisgépesítése folyamatban van. Jó lenne azonban, ha az utasok is méltányolnák erőfeszítéseinket *és jobban vigyáznának a tisztaságra.* A kicsavart villanykörték, a kiszerelt berendezések, az összetört fajansztárgyak, a felhasogatott ülések, az összekent függönyök arról tanúskodnak, hogy a személyszállítás színvonala csak akkor emelkedhet lényegesen, ha az utasok szemlélete is megváltozik.

Klencz Tiborné

Július 1-től

Felemelték a családi pótlékot

Az MSZMP Központi Bizottságának határozata, s az 1983. évi törvényben foglaltak alapján *július 1-től sor került a családi pótlékok emelésére.* Ennek megfelelően 490 forintról 600 forintra emelkedik a kétgyermekesek gyermekenkénti, és az egygyermekes, egyedülállók családi pótléka. Az emelés kiterjed azokra is, akik korábban két gyermek után már családi pótlékban részesültek, s háztartásukban egy gyermek maradt.

Az egygyermekesek a jelenlegi 130 forint jövedelempótlék helyett havi 300 forint családi pótlékot kapnak a gyermek hatéves koráig. Nagyobb összegű (810 Ft) családi pótlékot folyósítanak a „középsúlyos" értelmi fogyatékos gyermekek után.

A felemelt családi pótlékok kifizetésére a társadalombiztosítási ügyintézők és a MÁV Nyugdíj Hivatal felkészült. A nyugellátással folyósított felemelt családi pótlékot *a július havi nyugellátással*, a társadalombiztosítási ügyintézők által folyósított felemelt családi pótlékot pedig a *július havi bérrel* együtt fizetik ki. Külön igényt (orvosi igazolással), csak a gyermek egészségi állapotától függő magasabb összegű családi pótlékra kell benyújtani.

Az új intézkedés a vasutasok és nyugdíjasok körében *közel 40 ezer családot érint, s mintegy 60 ezer gyermekre terjed ki.*

Színjátszó fesztivál Debrecenben

A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Járműjavító Üzem Egyetértés Művelődési Központja és a vasutas klubkönyvtár szervezésében június 24-én és 25-én másodszor rendezték meg Debrecenben a vasutas színjátszók országos találkozóját.

Az első napon a résztvevők megismerkedhettek a nagykereki Bocskai várkastéllyal és múzeummal, majd a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar kamaraegyütteseinek reneszánsz és barokk muzsikájával és az Unió Mozgásszín „*Tavasz*" című műsorában gyönyörködhettek.

A versenyprogram másnap 10 órakor a járműjavító üzem művelődési házában, *Volosinovszki János* tszb-titkár megnyitója után kezdődött.

A fesztiválra hat amatőr színjátszó együttes nevezett, de csak öt együttes érkezett meg. A dunakeszi József Attila Művelődési Központ *Pinceszínházának előadása* vívta ki a szakmai zsüri legnagyobb elismerését.

Ez a színjátszó találkozó is hasznos továbbképzési fórumnak bizonyult, megismerhették egymás munkáját és megszívlelhették a szakzsüri irányadó bírálatát, tanácsait.

A színjátszó találkozó gálaműsorral zárult. Előtte *Korponai Lajos*, a járműjavító üzem szb-titkára emlékplaketteket adott át a részvevőknek.

Nagy Béláné

Szakközépiskolások búcsúztatója

A Mechwart András Vasúti Szakközépiskola hetvenkét idén végzett tanuloja részére bizonyítványosztással egybekötött búcsúztatót tartottak június 23-án, a ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban.

A rendezvényen részt vett *Dávoti Istvánné*, a SZOT ifjúsági bizottságának titkára: *Fischer Gábor*, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is.

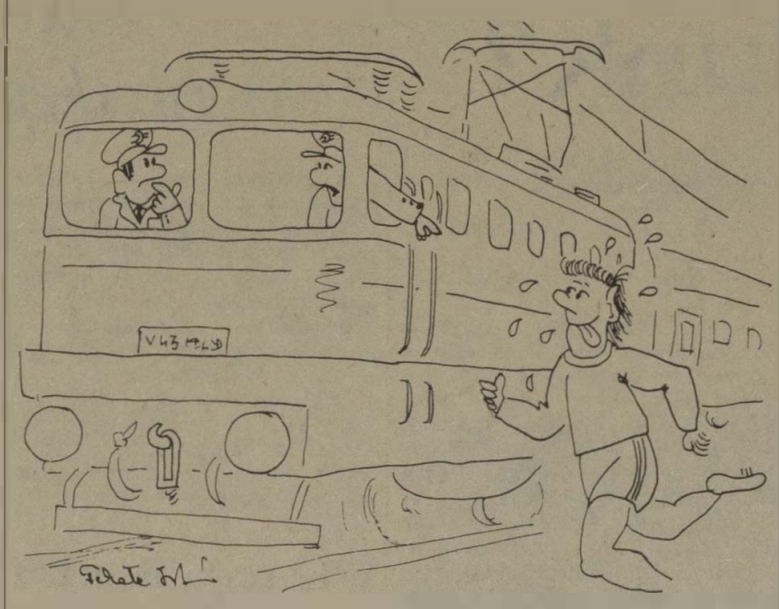
Az ünnepségen *Váczi István*, az iskola igazgatója osztotta ki a bizonyítványokat, majd rövid beszédet tartva a tantestület nevében búcsúzott el az ifjú szakemberektől. Ezután *Forgács Gábor* színművész és *Harangozó Teréz* táncdalénekes szórakoztatta a részvevőket.

Döntőben a vasutascsapat

Az V. szakszervezeti ifjúsági napok keretében a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ budapesti bizottsága, a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács és az OKTH budapesti felügyelősége munkavédelmi, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi vetélkedőt hirdetett.

A vetélkedőre több vasutas csapat, köztük az építési főnökségek csapata is benevezett, *s a több mint 300 csapat közül, a június 29-én rendezett középdöntőből a döntőbe jutottak.* A döntőt szeptember 26-án, a SZOT székházában rendezik.

VERSENYBEN



— Nem elég, hogy csökken a menetdíjbevétel, a végén még előbb odaér, mint mi

(Fekete István rajza)

Kempinggyors a Tisza-partra

A debreceni vasútigazgatóság hétvégi turistavonatot indított a népszerű vásárosnaményi Tisza-parti strandra. Az első kempinggyors június 25-én indult Debrecenből, Mátészalkán át Vásárosnaményba.

— *Ezentúl minden hét végén, szombaton reggel indul a gyors Debrecenből, és este vissza* — tájékoztat *Simon Ödön*, az üzemirányító központ vezetője — Az első vonat utasai debreceniek voltak, de később igénybe veszik ezt a szolgáltatást mások is. Például utaznak csoportok Nyíradonyból és Nyírbátorból is. Természetesen akkor a vonat ezeken az állomásokon is megáll.

A kempinggyors valamennyi utasa 50 százalékos menetdíjkedvezményt kap. Június 25-én kétszázan vették igénybe ezt a kedvező szolgáltatást.

Zs. B.

Miskolctól Szentesig

A vasútépítők tömegsportversenye

Hetedik alkalommal került sor a tiszántúli építési főnökségek tömegsport vándorkupa versenyeire. A hagyományos találkozó házigazdája ezúttal *a szentesi építési főnökség volt.* A versenyeken a házigazdákon kívül a miskolci, a debreceni építési főnökség, a jászkiséri építőgépjavító és a gyöngyösi kitérőgyártó üzem vett részt. A sportágak versenyére Szegeden került sor, az SZVSE korszerűsített sportpályáján.

A tömegsport kupa versenyeit a debreceni építési főnökség indította el és azóta egyre nőtt a népszerűsége. Az előkészületek a munkahelyi olimpia házi versenyeivel kezdődtek és a legeredményesebb sportolók kerültek be a főnökségek és üzemek csapataiba. A tömegsport kupa versenyei *egyben a 33. vasutasnap rendezvényeinek a láncolatába kapcsolódtak.*

A sportolók kispályás labdarúgásban, tekében, asztaliteniszben és sakkban mérték össze tudásukat. *Két első és két második hellyel Szentes ért el legjobb eredményt.* A második helyen a *jászkisériek* végeztek. Őket követte *Gyöngyös, Debrecen* és *Miskolc.*

A szentesiek első helyezésükkel az építési főnökségek és üzemek kispályás labdarúgásának országos döntőjébe kerültek, amelyre *Celldömölkön* kerül sor.

Az építési főnökségek és üzemek évenként megrendezésre kerülő sporttalálkozója bizonyítja a tömegsport életrevalóságát. A sport baráti kapcsolatokat teremt, összeköti a főnökségek dolgozóit. *A szegedi találkozónak 170 résztvevője volt és jó alkalom nyílt a város megismerésére is.*

A tiszántúli MÁV építési főnökségek tömegsport vándorkupa versenyeire jövőre Gyöngyösön kerül sor.

Fogas Pál

Polónia Kupa

Június 16—17-én hatodik alkalommal rendezték meg a *Polónia Kupa* nemzetközi labdarúgó-mérkőzés sorozatot. Ebben a mezőnyben azok a lengyel, csehszlovák és magyar vasutas fiatalok vettek részt, akik a Polónia nemzetközi expreszvonat útvonalán fekvő határállomáson dolgoznak. A hat mérkőzésből álló sorozatot *Somoskőújfalun* és a vele szomszédos *Füleken* bonyolították le.

A kupát az idén a lengyel vasút Zebrzydovics csapata nyerte, második a CSD Petrovice Karvine, harmadik a Fülek, negyedik pedig a Somoskőújfalu csapatai lettek.

Sportdélután Szegeden

A szegedi igazgatóság központjának dolgozói június 10-én, pénteken, a munkaidő befejezése után, az SZVSE stadionba siettek, hogy részt vegyenek a szakszervezeti bizottság sportvetélkedőjén. Az első alkalommal rendezett sportdélután programjában tekeverseny, légpuskalövészet, asztalitenisz és labdarúgás szerepelt. A több mint száz résztvevő vidám hangulatban sportolt, mozgott, versenyzett.

HÍREK

— A gyermekekért. A Magyar Úttörők Szövetségének Országos Tanácsa, a lakótelepi általános iskolák kimagasló patronálásáért a Gyermekekért kitüntetést adományozta a debreceni Járműjavító Üzem művelődési házának. A kitüntetést ünnepélyes külsőségek között adta át Csengeri Miklósné, a városi Úttörő Szövetség elnöke.

— Társadalmi munka. A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség III-as KISZ-alapszervezete ebben az évben két alkalommal rendezett kommunista műszakot. A fiatalok az M62-es mozdonyok D 0-ás revízióját végezték el, ezenkívül a gépkocsiparkolóból több köbméter földet hordtak el és betonkavicsot terítettek szét.

— Nyugdíjas-búcsúztató. A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága, a Kodály Zoltán Művelődési Házban június 30-án ünnepséget rendezett 39 nyugdíjba vonult vasutas tiszteletére. Szentes László üzemfőnök méltatta több évtizedes munkásságukat, majd Tóth János szb-titkár átadta a szakszervezet ajándékait.

— Előadás. A kiskunhalasi vasutasok művelődési házában június 21-én a csomóponti pártvezetőség es az üzemi művelődési bizottság gazdaságpolitikai előadást szervezett. Kondor Katalin, a Magyar Televízió Hét című műsorának műsorvezetője aktuális gazdaságpolitikai témákról beszélt, majd válaszolt a dolgozók kérdéseire.

— Brigádkirándulás. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség József Attila szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett a Mátrába. A családtagokkal együtt ismerkedtek a környék nevezetességeivel, a mátrai tájjal.

— Gyerekek a fürdőben. A püspökladányi körzeti üzemfőnökségen június 22-én rendezték a hagyományos gyermeknapot a község fürdőjében. Az ötszáz gyermek programjáról a szakszervezeti bizottság gondoskodott.

— Véradás. Június 29-én véradónapot rendeztek a hatvani vasúti csomóponton, amelyen nyolcvanan 32 liter vért adtak térítésmentesen.

— Ifjú szakemberek A miskolci üzemfőnökségen június 15-én Kiváló ifjú szakember és Ki minek a mestere vetélkedőt rendeztek, amelyre 15 szakmában majdnem száz fiatal nevezett be. Szakmai, politikai és munkavédelmi ismereteikről adtak számot a zsürinek. Hatan Kiváló ifjú szakember, 34-en pedig A szakma ifjú mestere címet nyerték el. A kitüntetésekkel járó pénzjutalmat a vasutasnapi ünnepségen adják át a fiataloknak.

FELHÍVÁS

Rákosrendezőn a közelmúltban megalakult a Vasutasok baráti köre. A kör vezetői azok jelentkezését várják, akik ismerik Rákosrendező múltját, illetve érdeklődést tanúsítanak a vasút fejlődése iránt és szeretnének bekapcsolódni a helytörténeti kutatásba is. Jelentkezni lehet a rákosrendezői munkásszálló kultúrosánál. Budapest—Rákosrendező, XIV., Tatai út 79. Telefon: 291-253, üzemi: 49-04.

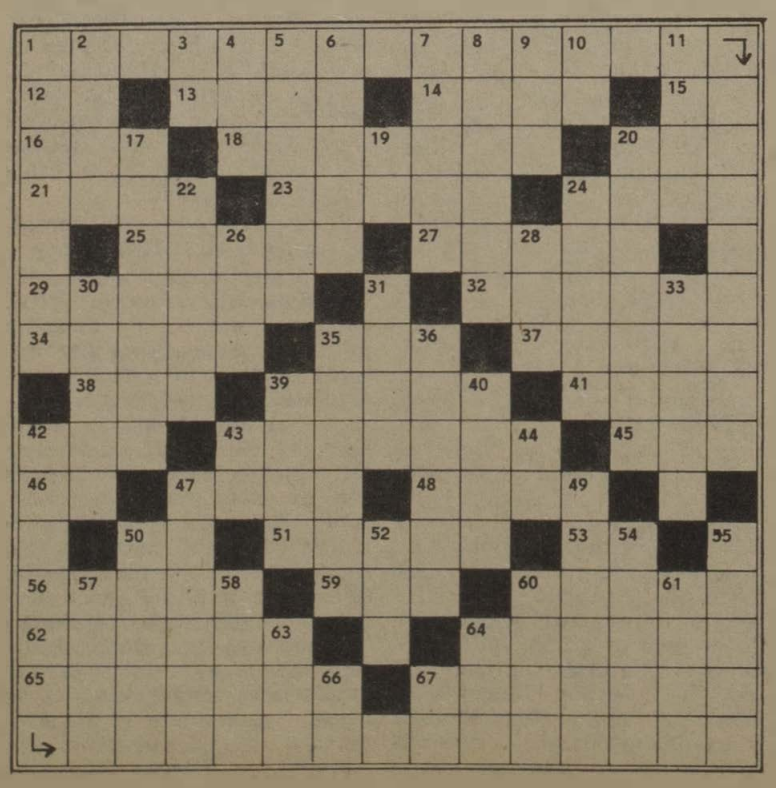
— Nyugdíjasok találkozója. A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága június 29-én találkozót rendezett a nyugdíjasok részére Jászboldogházán. A megjelenteket Kerepesi Pál pft-főnök köszöntötte és tájékoztatta az eddigi eredményekről, gondokról. Utána megvendégelték a nyugdíjasokat.

Lapunk június 27-i számának 5. oldalán, Varga Bálint vonatvezető életútja című cikkébe nyomdatechnikai okok miatt „idegen" portrékép került. A tévedésért szíves elnézést kérünk!

HALÁLOZÁS

Június 14-én, 56 éves korában meghalt Nagy József, Szolnok állomás gazdasági hiivatalának vezetője. Tizenhét éves korában lépett a MÁV szolgálatába. Vonatkísérő volt, majd később — több évi munka és tanulás után — nevezték ki a gazdasági hivatal vezetőjének. 1947-től vett részt a munkásmozgalomban. Korán bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba, bizalmi, majd szb-tag lett. Koporsójánál a körzeti üzemfőnökség dolgozói álltak díszőrséget. Temetése június 16-án volt.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Költségkímélő lehetőség (folytatása a 42. függőlegesben). 12. Személyes névmás. 13. . . . Lajos (1850—1914) híres mesemondó. 14. Híres kolostor helye Bulgáriában. 15. Éneklő hang. 16. Nem utó. 18. Szlovákiai gyógyfürdő. 20. Szent, latinul. 21. . . . Scott, neves előadóművész. 23. Férfinév. 24. . . . ák. lengyel. 25. Város Belgiumban. 27. Női név. 29. Megviselt. 32. . . . Ferenc (1770—1838). térképrajzoló. 34. Ütőlap. 35. Apró szemcse. 37. Olasz város. 38. Tas keverve. 39. . . . Jean Paul (1744—1793). a francia forradalom vezére. 41. Kevert zebu. 42. Faféleség. 43. Női táska. 45. M. T. B. 46. Latin és. 47. Becézett női név. 48. Zamatok. 50. Alig egynemű betűi. 51. A dal. 53. Fodorban van. 56. Dalai, énekei (ék. hiány). 59. Női név. 60. Csattanós karcolat. 62. Volt politikusunk, utónevének kezdőbetűjével. 64. . . . centrálé (bánhidai centrálé). 65. Francia ir utónevének kezdőbetűjével (é. fel.). 67. Szomszédos nép.

Függőleges: 1. Az egyik földrész. 2. Nyak . . . . guillotin. 3. Lap szélei. 4. Jövendomondó. 5. Agyalt. 6. . . . Frantisek, cseh író és kritikus. 7. Szekér, fogat, vonat (ék. fel.). 8. Darabokra szaggatottak. 9. A közepén félsz. 10. Nátrium vegyjele. 11. Két rangjelző. 17. A görög regében tébai király. 19. Papírmérték. 20. . . . tuberosum, burgonya. 22. Mutatószó. 24. A szőlőt kénezi. 26. Nem itt. 28. Kamasz fele. 30. Rácsap. 31. Az Alpok része. 33. . . . Antal (1801—1865) növénygyűjtő. 35. Elszíneződés, pl. fémen. 36. Szovjet kardvívó. 39. . . . bolizmus, anyagcsere. 40. . . . nap, süt a nap. 43. Rag. 44. Igekötő. 47. Bevétel ellentéte. 49. Akadály. 50. Vissza: meg sem ingott. 52. Arra a helyre. 54. Hajtaná. 55. Nem mindennapi. 57. Szocialista országok televízióinak szervezete. 58. Ilyenek páratlan betűi. 60. . . . kaze, élő torpedó. 61. . . . János, táncdalénekes. 63. A közepén buzdító. 64. Tartó. 66. A mai napon. 67. Kicsinyítő képző.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 42. függőleges.

Beküldési határidő: 1983. július 29. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Társadalmi, üzemi és egyéni érdek. A személyiségformálás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Czirják Ferencné, Nyíregyháza, Árpád u. 79.; Lipák István, Abony, Bicskei u. 7 a.; Velencei Vladimir, Kisvárda, Gyár u. 19.; György Mihály Szolnok, IX., Sás u. 33.; Kosztka Sándorné, Budapest XIV., Ond vezér u. 31.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Örbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferenc, Örbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvárnál levő kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat 1-2 szobás, komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest, VIII., Kerepesi ut 5. sz. V. épület. fsz. 4.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, XV., Rákos u. 100. II. emeleti egy plusz két félszobás összkomfortos, világos konyhás, nagy erkélyes, telefonos, 64 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat másfél szobás, központi fűtéses, telefonos lakásra MÁV-dolgozóval. Városliget, Kálvin tér vagy a Belváros környékén. Érdeklődni lehet a 696-325 telefonszámon.

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828 telefonszámon 18—19 óra között.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos, vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 után a 152-288 telefonszámon.

Elcserélném Füredi úti lakótelepen levő 46 négyzetméteres, másfél szoba, összkomfortos tanácsi lakásom egy 36 négyzetméter körüli másfél szobás MÁV-lakásra — lehet gondnoki lakás is — és egy tanácsi garzonra. Érdeklődni lehet 8—16 óra között a 35-71/166 melléken Csontosné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510 telefonszámon.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagy méretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon a 07-42-17-es számon vagy városi távhívással 18 óra után a 06-87-11-241 telefonszámon.

Mozgásában korlátozott, 70 éves férfi rákospalotai, Széchenyi utca MÁV komfortos lakásába eltartót keres. Csak MÁV-dolgozó lehet. Érdeklődni 7—15 óra között a 427-399-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz fél szobás, telefonos szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra, vagy MÁV bérlakásra, OTP kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, 9024 Győr, Kun Béla lakótelep Rákos Ferenc u. 21. IV. 10. Telefon: 11-062.

Elcserélném Miskolc, Avas-Déli lakótelepen szép környezetben levő egy plusz két félszobás összkomfortos, nagy erkélyes, 56 négyzetméteres, távfűtéses, II. emeleti lakásomat budapesti másfél szobás, esetleg kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Cím: Riczu Sándorné. Miskolc, II., Bokányi D. u. 36 II/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 1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest

Felelős kiadó: dr. Jandelk Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint

Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850

83—3124. Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 -6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. JÚLIUS 25.

TARTALOMBÓL:

Az egységes vezénylésről 3. oldal

Tudósítások a vasutasnapi ünnepségekről 4. oldal

Bérpótlék vagy hatékonyság? 6. oldal

Mit kell tudni... 6. oldal

Kitüntetési ünnepség a Pesti Vigadóban

Havasi Ferenc, az MSZMP Központi Bizottságának titkára köszöntötte az ünneplő vasutasokat

Havasi Ferenc tolmácsolja az MSZMP KB üdvözletét
(Laczkó Ildikó felvétele)

A 33. vasutasnap alkalmából kitüntetési ünnepségre július 8-án a Pesti Vigadóban került sor. Az elnökségben helyet foglalt *Havasi Ferenc*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, *Pullai Árpád*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedési miniszter, *Koszorús Ferenc*, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának tagja, a vasutas szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos* államtitkár és *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

Az ünnepséget *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd Szűcs Zoltán mondott beszédet.

— A vasutasnap a párt, a kormány és a társadalom elismerése, amelyben egyaránt kifejezésre jut a vasúti közlekedés népgazdasági, társadalmi szerepének jelentősége és a vasutasok munkájának megbecsülése — hangsúlyozta. — *Ezen a napon nem magunkat ünnepeljük, hanem a hosszú évtizedek tradícióival megalapozott munkát, amellyel a vasutasság hozzájárul társadalmunk, népgazdaságunk fejlődéséhez.*

A vasutasok hivatásszeretete közismert. Mindnyájan, akik a vasút szolgálatában állunk, jól tudjuk, milyen személyes örömet okoz egy-egy feladat jó elvégzése, legyen az egy pontosan közlekedő vonat, egy jól végzett vonatösszeállítás vagy járműjavítás, pályaépítés. A *hivatásszeretet, a vasúthoz való ragaszkodás a legnagyobb erkölcsi erőnk.* De éppen ennek kapcsán sohasem szabad elfeledkeznünk arról, hogy a vasúti közlekedés nem öncél. A vasút feladata a szállítás; személyek és áruk gyors, pontos, biztonságos és emellett gazdaságos szállítása. Bármennyire is lekötnek bennünket az üzemi belső feladatok, a végső eredménynek mindig az utasok és a fuvaroztatók minden tekintetben kielégítő, udvarias kiszolgálásának kell lennie.

A tevékenységünk eredményesebbé tétele érdekében a vasút területén is egyre inkább előtérbe került a vállalati jelleg, az önfinanszírozás és a hatékonyság. Idejét múlt az a felfogás is, mely a vasutat olyan közüzemnek tekinti, ahol a jelentkező nehézségeket elsősorban az államnak kell korrigálnia, megoldania. *Az új szemlélet arra késztet bennünket, hogy rugalmas, a külső és belső változásokat gyorsabban követő kereskedelmi tevékenységet kell folytatnunk.* Gazdálkodási érdekeinknek megfelelően fejleszteni kell az üzemvitel munkáját, gyorsabbá, öntevékenyebbé és hatékonyabbá kell tenni, nagyobb önállóságot és döntési hatáskört kell adni a területhez közelebb álló vasúti szolgálati helyeknek, egységeknek.

Tovább kell folytatnunk a vasút korszerűbb szervezetének kialakítását, mivel a szolgáltatásaink növelése, a fuvarozás és forgalomszervezés a régi keretek között már nem folytatható kellő színvonalon és eredménnyel.

A vasút munkájával kapcsolatban is megnövekedett követelmények azt is szükségessé teszik, hogy gazdálkodásunk hatékonysága érdekében még fokozottabban törődjünk, a

(Folytatás a 2. oldalon)

A vasút első félévi teljesítménye

61 millió tonna áru és 115 millió utas

Az első félév utolsó hónapjában, júniusban, *a vasút 10 millió 247 ezer tonna árut szállított,* amely 100 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A díjszabási árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény a bázishoz viszonyítva 100,7, illetve a tervet alapul véve 104,8 százalék.

A múlt év azonos időszakához képest az exportszállításokat 4,7 százalékos fejlődés, míg a belföldi, az import- és a tranzitküldemények volumenét 2,3, 3,7 és 8,3 százalékos csökkenés jellemezte.

A kocsigényes forgalomban *8 millió 136 ezer tonna árut szállított a vasút.* Ez a bázishoz viszonyítva 97,4, a tervhez képest pedig 99,6 százalékos teljesítésnek felel meg. Ezenbelül mészből 2,1, cementből 8,5, műtrágyából 3,9, földsalakból 5,8 százalékkal többet, míg szénből 7,5, kőből 20.5, kavics és homokból 5,6, tégla- és cserépáruból 21,7, cementgyártmányból 15 százalékkal kevesebbet fuvarozott mint 1982 júniusában.

A vasúti fuvarozásra feladott élőállat-küldemények volumene összességében 9,3 százalékkal csökkent. Ezen belül a belföldi rendeltetésűeknél jelentős — 33,8 százalékos —, illetve export relációban kismértékű 2,8 százalékos visszaesés figyelhető meg.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalma tonnában kifejezve 8.1 százalékkal a bázisszint alatt maradt. A kiürítetlen széles nyomtávú, rakott teherkocsik napi átlaga 3,3 százalékkal emelkedett, hóvégi értéke 7,7 százalékkal több volt, mint egy évvel korábban. A körzetben megrakott normál nyomtávú teherkocsik menynyisége 6,1 százalékkal, az ezekbe berakott árusúly pedig 10,1 százalékkal kevesebb volt mint tavaly.

Az áruszállítás minőségét jellemző adatok közül a ki nem állított teherkocsik száma a félév végi exportrakodások fokozódása miatt jelentősen növekedett. A teherkocsik időbeli kihasználására jellemző kocsiforduló értéke 4,45 nap volt, amely az előírt értéknél 5,5 százalékkal kedvezőtlenebbül, a tavalyi értéknél viszont 1 százalékkal kedvezőbben alakult. A teherkocsik javuló kihasználását tükrözi az egy dolgozó teherkocsi árutonna-kilométerben kifejezett napi termelékenysége is, amely júniusban 4,6 százalékkal meghaladta az egy évvel korábbi értéket.

A tehervonati mozdonyok napi futása a villamos vontatásnál 98,7, a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 102,5, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál pedig 100,7 százalékos volt.

Becsült adatok szerint *a vasút júniusban 20 millió 260 ezer utast szállított,* amely a bázisérték 87,4, a tervnek pedig 98,4 százaléka. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,5 százalékkal javult, az egy késetten közlekedett személyvonatra eső késési idő 3,8 perccel csökkent a múlt év azonos időszakához képest.

Az év első felében *a vasút 60 millió 900 ezer tonna árut szállított,* amely a bázishoz képest 102, a tervhez viszonyítva 101 százalékos teljesítést jelent. Az összehasonlítási alapokhoz viszonyított többletteljesítés abszolút értéke megközelíti az 1,4 millió, illetve a 800 ezer tonnát.

A vasúti munkát jellemző műszaki gazdasági mutatók

(Folytatás a 3. oldalon)

Villamosmozdony-vezetők szellemi vetélkedője

Húsz esztendeje annak, hogy Miskolcon megindult a villamos vontatás. Ebből az alkalomból az üzemfőnökség vontatási üzemegysége június 30-án *szellemi vetélkedőt rendezett* az új szociális létesítményben. A vetélkedőre az ország olyan vontatási szolgálati helyei kaptak meghívót, ahol villamos vontatás üzemel.

Szolnok, Békéscsaba, Hatvan, Budapest-Keleti, Ferencváros, Hámán Kató, Vác, Cegléd, Szeged, Nyíregyháza, Debrecen, Püspökladány küldte el három tagú csapatát. A házigazda Miskolc két csapattal indult. A vetélkedő írásbeli feladatokkal kezdődött, ahol szakmai, fékismeretek, forgalmi utasítás, munkavédelem szerepelt. Ezt politikai, irodalmi és szakmai kérdések követték.

A vetélkedőn részt vevő mozdonyvezetők jó felkészültségről tettek tanulságot. Ezt bizonyítja, hogy az első és a második, továbbá a harmadik és a negyedik helyezett csapat között holtverseny alakult ki és a zsüri kiegészítő kérdésekkel döntötte el a helyezési sorrendet, amely a következő volt: 1. Szolnok KÜF, 2. Miskolc KÜF I., 3. Bp. Ferencváros, 4. Debrecen, 5. Bp. Keleti.

Új telefonközpontot kapott Vác állomás

Július 6-án *300 vonalas telefonközpontot adtak át a váci vasútállomáson.* A magyar gyártmányú berendezés lehetővé teszi, hogy egy időben 120-an telefonáljanak.

Az új központ üzemzavar esetén átkapcsol a postai hálózatra és ideiglenesen azon folytathatók az üzemi telefonbeszélgetések. A bal parti biztosítóberendezési fenntartási főnökség szakemberei korszerűsítették a térség adóvevő állomást is. A szobi vonalon ugyancsak gondot okozott korábban a menetirányítóknak kapcsolatot tartani a mozdonyvezetőkkel. Most az adótorony és a berendezések felújításával megszűntek az említett kommunikációs problémák.

Szentesi újítósiker a moszkvai KGST-kiállításon

Moszkvában a Szovjet Újítók és Feltalálók Össz-szövetségi Tanácsa nagyszabású kiállítást rendezett. A kiállításon a KGST-tagországok energia- és anyagtakarékosságával kapcsolatos újításait és találmányait mutatták be. A magyar kiállítási rész a Szakszervezetek Országos Tanácsa irányításával készült el.

A magyar közlekedési és postai szervek 25 újítást, találmányt mutattak be az érdeklődőknek — fotókon, modelleken, rajzokon és eredeti darabokkal szemléltetve.

A *„Vasúti dízelmotorok diagnosztikai vizsgálati rendszere"* tárgyú újítást, mely elnyerte a zsüri elismerését és első díjban részesült, eredetiben állították ki.

Az újítás lényege: a vizsgálati rendszer a kifejlesztett műszerek segítségével alkalmas a dízelmotorok megbontás nélküli vizsgálatára (hengerteljesítmény-különbség, villamos fődarabok működése, fogyasztás hőmérsékleti viszonyok). A rendszerhez kiértékelő műszerek, üzemóra-számlálók, programozható sokcsatornás eredménykijelző műszerek csatlakoznak. Kalkulált számítás alapján az éves gázolaj- és anyag-, valamint élőmunka-ráfordítás megközelíti az egymillió forint megtakarítást. Az újítás a javítások átfutási idejét csökkenti, a mozdonyok üzemkészségét, használhatóságát növeli. Az újítás szerzője *Vaczkó István*, a szentesi körzeti üzemfőnökség műszaki reszortosa.

A téren felsorakozott tiszti egységek az avatóbeszédet hallgatják
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések a 33. vasutasnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

rendelkezésünkre álló lehetőségeken belül, a vasút technikai fejlesztésével.

Arra törekszünk, hogy a technikai fejlesztés révén könnyebbé tegyük a sokszor megerőltető fizikai munkát. Biztonsági berendezésekkel óvjuk a vasutasok testi épségét, és növeljük a vasúti forgalom biztonságát. Évről évre jelentős összegeket fordítunk arra, hogy a vasutasok minél nagyobb számban önálló lakáshoz jussanak, gyermekeiket el tudják helyezni a bölcsődékben, óvodákban. Mindez alapvetően szükséges a nyugodt légkörben végezhető eredményes munkához.

A MÁV vezérigazgatója ezután a vasút törekvéseiről szólva kifejtette, hogy azok a minőségi színvonal emelésére, a gazdálkodás hatékonyságára és a technikai fejlesztésre irányulnak, majd így folytatta:

— A szállítási feladatok eredményes megoldása egyaránt érdeke vasútnak és fuvaroztatónak. Mi valamennyi szállíttató kooperációs partnerének tekintjük magunkat.

Szücs Zoltán ünnepi beszéde után Havasi Ferenc tolmácsolta a Központi Bizottság és *Kádár János* elvtárs üdvözletét a 33. vasutasnap alkalmából, majd elismeréssel szólt a vasutasok szép hivatásáról, nehéz munkájáról. Utána *Pullai Árpád* közlekedési miniszter átadta a *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket.

Az ünnepség hivatalos része után a MÁV Szimfonikus Zenekar adott hangversenyt.

Pullai Árpád közlekedési miniszter Kiváló Vasutas kitüntetést ad át Kovács István kiskunhalasi vonatvezetőnek
(Laczkó Ildikó felvétele)

A 33. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Almási Béla dízel-mozd. szerelőnek, Záhony Üzemig.; Adám János tolatásvez., Miskolc KÜF; Balda János asztalos munkavez., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Bojtor Imre igazgatónak, Vasutasok Szakszervezete Központi Ének-, Zene- és Képzőművészeti Iskola; Burányi József előmunkásnak, Kiskunhalas Pft. Főn.; Császár Ferenc oszt. vez.h., Szeged. Vasútig.; Dénes János rendelk. forg. szolg. tevőnek, Bp. Kelenföld KÜF; R. Fekete Béla szállítmányozási részlegvez., Záhony Üzemig.; Ficsor László pályamunk., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Hoffer Mátyásné kocsitakarító csop. vez., Pécs KÜF; Hollmann József vill. szerelő csop. vez., Miskolc KÜF; Horváth Tibor műsz. gazd. tanácsadónak. Pécs Vasútig.; Horváth Elek ügyint., Szombathely Vasútig.; Joó József főművez., Szolnok Jj. Ü.; Jurtin László vill. szerelőnek, Dunakeszi Jj. Ü.; Kaposi József gépkez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Kiss József személyz. és okt. csop. vez., Bp. Nyugati KÜF; Kocsis Ferenc ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Konrád József műsz. gazd. tanácsadónak, MÁVTI; Kóródi László munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kővágó János kocsivizsg., Békéscsaba KÜF; Kővágó Mátyás mozd. vez., Bátaszék KÜF; Kucsera Mihály munkavez., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Makkai László pb-titk., MSZMP MÁV Miskolci Bizottság; Mundrák László váltókez., Szerencs KÜF; Nagy Károly pb-titk., MSZMP MÁV Vezérigazgatóság, Nemes Lajos munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Putkás Sándor okt. tiszt., Dombóvár Üzemfőn.; Pogácsás János lakatos, MÁV Balparti BBFF; Skrabán Ferenc dízel-mozd. vez., Szolnok KÜF; Szabó Ferenc gyáregys. vez., Miskolc Jj. Ü.; Szabó László vez. váltókez., Dunaújváros Üzemfőn.; Szabó Sándor lakatos., Székesfehérvár Jj. Ü.; Szobota Imre kocsimester., Bp. Keleti KÜF; Szolnoki Ferenc műsz. gazd. tanácsadónak, Debrecen Vasútig.; Tier József szolg. főn., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Tóth 2. Ferenc forg. keresk. tart., Bp. Ferencváros KÜF; Tóth Pál vízvez. szerelő csop. vez., Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Zádori Zoltán oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Zsák József esztergályosnak, Tapolca KÜF.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bagoly Dezső vizsg. főkalauzt, Pécs KÜF; Bartos László gyártáslakatos brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Bánka József szerelő lakatost, Gyöngyös MÁV kitérőgyártó Ü.; Besenyei Ferenc műsz. gazd. tanácsadót, MÁV Vezérig.; Botlik László ügyint., Bp. Vasútig.; Bölcskey Lászlóné üzemegys. vez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Bődey Kálmán mozd. reszortost, Szombathely KÜF; Csányi Pál gazd. ig., Szentes MÁV Építési Főn.; Farkasházy Ernő oszt. vez.h., Északi Jj. Ü.; Festő Ernő mozd. lakatost, Szentes KÜF; Gorza Sándor szakmunkást, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Gregus Zoltán pol. munkatársat, Vasutasok Szakszervezete; Gyuricska Jánosné munkaügyi ügyint., Záhony Üzemig.; Hoffmann Ödön géplakatos csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Istváni Ferenc normair. vez., Szolnok Jj. Ü.; Juhász Ferenc asztalos-ács csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Kecskés László ügyint. csop. vez., Miskolc Vasútig.; Kerekes Istvánné ügyint., Pécs Vasútig.; dr. Keresztes István oszt. vez. h., Vasutasok Szakszervezete: Kovács István vonatvez., Kiskunhalas KÜF; Kreics Gyula raktárnokot, Győr KÜF; Látos János vonatvez., Bátaszék Üzemfőn.; Lévai Ferenc szertárfőn., Hatvan Szertárfőn.; Mádé Jenőné irodakez., Szombathely Jj. Ü.; Mosdósi László kocsilakatos csop. vez., Nagykanizsa KÜF; Nagy László pol. munkatársat, Debrecen Jj. Ü.; Nagy Lajos áll. főn., Rákosrendező KÜF; Németi Béla ívhegesztőt, Debrecen Jj. Ü.; Orosz Imre kocsirendezőt, Püspökladány KÜF; Őr Józsefné rakt. kez., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Pócza Antal felépítményes előmunkást, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Prazsák Mátyás vízvez. szerelő csop. vez., MÁV Balparti Épületfenntartó Főn.; Rácz László lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Sáfri Lajos műszerészt, Szeged—Rókus MÁV BBFF; Sepsi Gyula vill. mozd. vez., Miskolc KÜF; Sipos István munkavez., Győr Pft. Főn.; Suba László áll. főn.h., Kiskunhalas KÜF; Szabó Imre dízel-mozd. vez., Celldömölk KÜF; Szabó József festő-mázoló csop. vez., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Szalkári Jánosné VSZT-ügyint., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Szalma Mihály üzemgazd. ügyint., Szeged Vasútig.; Szántó György távközl. csop. vez., MÁV Jobbparti BBFF; Szeder László dízel-mozd. vez., Komárom KÜF; Szélpál Géza pol. munkatársat, Vasutasok Szakszervezete, Szegedi Ter. Szaksz. Biz.; Tamás Tibor karbantart. részlegvez., Dombóvár Üzemfőn.; Tóth Ferenc sorompókez., Kazincbarcika KÜF; Tóth János távközlő műszerészt, Szombathely BBFF; B. Tóth Józsefné személyz. ügyint., Debrecen KÜF; Tóth Sándor művez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Újvári Tivadar kábelépítő csop. vez., Miskolc BBFF; Varga István munkavez., Sopron Pft. Főn.; Varga István raktárnokot, Záhony Üzemig.; Varga László aláll. karbantartó csop. vez., Északi Jj. Ü.; Végső József kocsirendezőt, Mátészalka KÜF.

Miniszteri dicséret

kitüntetést kaptak: Bogár János esztergályos, Landler Jenő Jj. Ü.; Bognár Béla munkaügyi csop. vez., Celldömölk MÁV Építési Főn.; Csikász József mozd. vez., Székesfehérvár KÜF; dr. Erdődi Zoltán igazgató főorvos, Bp. MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Gál János vez. váltókez., Dunaújváros Üzemfőn.; Grósz György keresk. hivatalnok, Békéscsaba KÜF; Hellinger Jánosné jegyvizsg., Bátaszék Üzemfőn.; Jenik Győzőné titkárnő, MÁV Vezérig. Titkársága; Kaló András műszerész, Szolnok BBFF; Király István anyaggazd. csop. vez., Szerencs KÜF; Kovács Dezső oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Kőhalmi Tibor pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete. Magyar István munkavez., Miskolc Pft. Főn.; Molnár István raktárkez., Balassagyarmat Szertárfőn.; Rónai Andrásné személyz. ügyint., Bp. Vasútig.; Stecz Józsefné keresk. tartalékos. Záhony Üzemig.; Szalóki Károly géplánctvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav., Ü.; Szegedi Antalné betan. munkás, Debrecen Pft. Főn.; Takács Ferencné személypénztáros, Pécs KÜF; Zsigmond István málházó. Zalaegerszeg KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséret

kitüntetésben részesítette: Angyalosy Ferenc ügyint., MÁV Vezérig.; Antalffy László üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Baté Ilona ügyint., Szeged Vasútig.; Bartek László lakatos csop. vez., Miskolc KÜF; Bába Györgyné irodavez.h., MÁV Közönségszolg. Iroda; Biró Ferenc főüzemirányítót, Debrecen Vasútig.; Boda János raktárnokot, Záhony Üzemig.; Bodacz Jánosné rakt. kez., Kecskemét Szertárfőn.; Bodnár Ferencné óvónőt, Debrecen MÁV Napközi otthonos Óvoda; Boros László lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Braczkó Miklós kazánfűtőt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; Budai László kocsilakatost, Vésztő KÜF; Choma Csaba munkavéd. ügyint., Zalaegerszeg KÜF; Czirják Sándor gépkocsivezetőt, Vasutasok Szakszervezete; Cséke Lajosné kocsimosó csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Csitári Istvánt távközlőműszerészt, Szeged—Rókus BBFF; Demeter Jolán ügyint., Szeged Vasútig.; Donkó Emil kocsilakatost, Szolnok KÜF; Drávay Gábor végátvevő-végellenőrt, MÁV Gépészeti-, Technológiai és Anyagvizsg. Ü.; Dudás Ferenc mozd. irányítót, Bp. Vasútig. Üzemirányító Közp.; Dunavölgyi Béláné főnyilvántartót, Pécs Vasútig.; Erdélyi Piroska számvit. vezetőt, Bp. MÁV Jobbparti Épületfennt. Főn.; Fáth József előmunkást, Szekszárd Pft. Főn.; Ficzere István építésvez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Forrás Ferenc elektrikust, Landler Jenő MÁV Vill. Vonalfőn.; Gazsi László üzemgazdászt, Szentes KÜF; Gábriel János dízel-mozdonyvez., Békéscsaba KÜF; Gál Sándor motorvez., Pécs KÜF; Gázer József bádogost, MÁV Balparti Épületfenntartó Főn.; Gerencsér Lajos 2. oktatótisztet, Gyékényes Üzemfőn.; Greman László szolg. vez., Hatvan KÜF; dr. Gyulai István felülvizsg. főorvost, Miskolc MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Hadadi Mihályné mosodai dolg., MÁV Rákospalotai Óvoda-bölcsőde; Hajdú Béla kocsibontó csoportvez., Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Haraszti Pál vez. mérnököt, Kaposvár Épület- és Hídfenntartó Főn.; Hegedűs Béláné gazd. vez., Bp. MÁV Szimfonikusok; Héjj László ügyint., Miskolc Vasútig.; Horváth Ede ügyint., Pécs Vasútig.; Horváth János tartalékost, Celldömölk KÜF; Hubert Miklós gépkocsivez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Jova Zsófia Veronika menetjegyiroda vez., Békéscsaba KÜF; Józsa István áll. főn.h., Békéscsaba KÜF; Jurmann Oszkárné pénzügyi ügyint., Északi Jj. Ü.; Jurás Imre vágánygond., Szolnok Pft. Főn.; Kamuti Gyula jegyvizsg., Debrecen KÜF; Kaszás László műszerészt; Kernya István üzemvez., Szombathely MÁV BEFF; Kersánszky István vonatmenesztő térfelvigy., Záhony Üzemig.; Kéki Miklós betan. gépkez., Bp. MÁV TBÉF; Királyházi Mihályné munkaügyi ügyint., Záhány Üzemig.; Kiss András asztalost, Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; G. Kiss József váltókez., Miskolc KÜF; Kiss Lajos anyagkiadót, Szombathely Jj. Ü.; Kiss László vill. szerelő csop. vez., Sopron Vont. Főn.; Kiszi Illés ügyint., MÁV Vezérig.; Koplányi György forg. szolg. tevőt, Balassagyarmat KÜF; Körözc János száll.-rakodó munkást, Szombathely Osztószertárfőn.; Kriston János tartalékost; Krupa Ferenc vonatvez., Füzesabony KÜF; Kovács Józsefné rakt. vez., Mátészalka Szertárfőn.; Kovács Károly pályamunkás, Tapolca Pft. Főn.; Kovács Károlyné ügyint., Debrecen Vasútig.; Kovács 14. László tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF; Kuthy Józsefné fiz. pénztárost Cegléd KÜF; Kürti Pál kőműves csop. vez., Miskolc MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Lajtár András műsz. előadót, Bp. MÁV Távközl. és Bizt. ber. Közp. Főn.; Lauter Ferenc segédmunkást, Bp. MÁV Építési Főn.; Lázár József vonatvez., Veszprém KÜF; Lévai Tibor felépítm. vonalbiztost, Miskolc Vasútig.; Mag István lakatost, Kiskunfélegyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Majoros István előmunkást, Záhony Pft. Főn.; Márkus Antal csapatvez. előmunkást, Pápa Pft. Főn.; Medve János főpályamestert, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Meizner Tibor vill. szerelő csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Mikus Istvánné iratkez., Dombóvár Üzemfőn.; Nagy Lajos főépítésvez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfenntartó Főn.; Nagy Tibor tervstatisztikai ügyint.; Dombóvár MÁV Építési Főn.; Nárai Bálint rakt. kez., Pécs Szertárfőn.; dr. Németh Istvánné ügyint., Vasútél. Ig.,Ormai Gyula vonatvez., Kecskemét KÜF; Óri Mihály síkny. gépmestert, Debrecen MÁV Gondnokság; Pál Kovács Jánosné üzemelszámolót, Dombóvár Pft. Főn.; Pálmai József ell. csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Pecze Istvánné bérelszámolási vez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Pintér József kocsirakományos raktárnokot, Kaposvár Üzemfőn., Piros János vonatkísérőt, Dunaújváros Üzemfőn.; Polócz György főelektrikust, Tatabánya-alsó MÁV Vill. Vonalfelügy.; Rácz György vill. felsővez. szerelő csop. vez., Miskolc Vill. Vonalfőn.; Rácz Károly nehézgépkez., Debrecen Vasútig. Osztószertár Főn.; Sass Gyuláné műszerészt, Pécs MÁV BBFF; Sass Imre lakatost, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Sárl Gábor lakatos szakmunk., Debrecen MÁV Építési Főn.; Sipos János esztergályos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Somody Árpád ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Steiner György tolatásvez., Nagykanizsa KÜF; Sulán János kovácsot, Rákosrendező KÜF; Szabó József nehézgépkez., Záhony MÁV Gépesített rakod. Főn.; Szabó Lajos személykocsi lakatos csop. vez., Hatvan KÜF; Szilágyi Árpád forg. szolg. tevőt, Szeged KÜF; Szilágyi Lajos rakt. vez., Püspökladány MÁV Fatelítő Főn.; Szitás György pályamunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Szombath Kálmán anyagkiadót, Győr Szertárfőn.; Szőllősi Lajosné pénzügyi ügyint., Bp. Vasútig.; Tanczer György szolg. főn., Nyíregyháza MÁV Vill. Vonalfőn.; Tompos Zoltán szertárfőn., Sopron Szertárfőn.; Torma Pál munkást, Vác Szertárfőn.; Tóth László külsős forg. szolg. tevőt, Kazincbarcika KÜF; Tóth Tibor pályamestert, Vác Pft. Főn.; Vass Károly mozd. villamossági műszerészt, Záhony Üzemig.; Vincze Endre vez. főmérnököt, Miskolc KÜF.

Bojtor Imre két hivatása

Mint vasutas nyugdíjba vonult, de tovább énekel

A hírlapi krónikás tusakodik. Voltaképpen — úgy érzi — két portrét kellene felvázolnia, egyet *Bojtor Imre* vasutasról, aki negyvenegy esztendőt töltött a MÁV szolgálatában, egy másikat pedig Bojtor Imre dalénekesről, aki több mint három évtizede tartozik a magyar előadóművészek élvonalába. Ám két írás megjelentetésére két okból sincs módja. Egyrészt mert egy cikket kértek tőle, másrészt — és ez a nyomósabb indok — Bojtor Imre nem tud különbséget tenni a vasút és a színpad között. Az ő élete úgy teljes, hogy mindmáig két hivatásnak hódolt, s tartok tőle, válságba került volna, ha valaha is választásra kényszerítik.

Az első felvételi

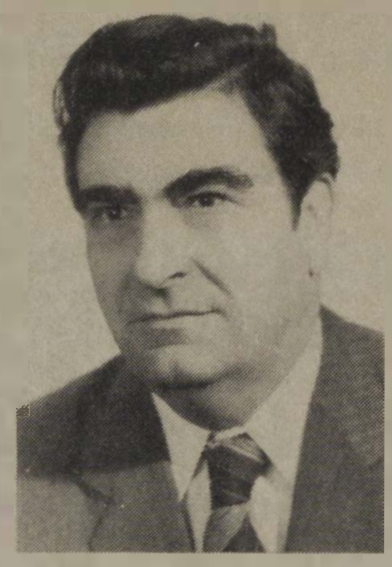
— Számomra, sápi kislegény számára mi volt a vasút? Minden. Az esemény. Ha megállt a vonat, mi gyönyörködtünk benne — emlékezik vissza a kezdetekre. — *S micsoda esemény volt, amikor tizennyolc évesen, a szülőfalumban, Sápon, pályamunkásnak állhattam.* Addig apám igen kicsiny földjén dolgozgattam én is, de oly kicsiny volt a föld, hogy nem adott az egész családnak megélhetést...

No persze, esemény volt az is, amikor műkedvelők színpadán vagy a templomi kórusban énekelt. Csak úgy, a maga gyönyörűségére — de másokat is megörvendeztetve. Ha nem így lett volna, aligha említik meg a vasutas kollégák *Csala János* pesti zenetanárnak, hogy dolgozik közöttük egy jó hangú fiú — akkor, 1945-ben már vizsgázott váltókezelő —, akit érdemes meghallgatni. S bár a tanár úr (a kor kényszerű szokása szerint) „csencselni" érkezett Sápra, ágyneműért, ruházatért kért élelmiszert, a meghallgatástól sem zárkózott el. Ott, a forgalmi irodában volt Bojtor Imre első „felvételi vizsgája".

— Hittem is, nem is, hogy Csala tanár úr valóban meghív Pestre, zeneiskolai felvételire. Aztán nyár végén megjött a levél: *menjek meghallgatásra, méghozzá a Zeneakadémiára!* Felvettem a vasutas egyenruhámat, hátizsákba került egy tiszta fehér ing, egy liba, egy kis zsír, liszt, s felkapaszkodtam a vonat tetejére... akkoriban így utaztunk.

Az akadémián nemigen közölték rögvest a meghallgatás után, hogy kinek sikerült, kinek nem — de neki tudtára adták: *felvették az előkészítőbe.* Ám ahhoz, hogy hetente kétszer jelen lehessen az előadásokon, a fővárosba kellett költöznie. Beadványt adott a sápi állomásfőnöknek, s maga is bekopogtatott a MÁV Budapesti Igazgatóságának személyzeti osztályán, előadva jövetele okát. A szerencse többnyire megtalálja azt, aki pártfogására érdemes: a személyzeti osztályon ott dolgozott Seres főfelügyelő, a vasutascsaládban jól ismert karnagy, aki menten felkiáltott: — *Ilyen fiú kell nekünk!* Két héttel később már Budapest Keleti pályaudvarán dolgozhatott, előbb segédraktárnokként, vizsgája után raktárnokként, majd a kereskedelmi főnökségen, irodai munkán. Hét évet töltött a Keletiben!

Micsoda hét év volt! Csak a legkitartóbbaknak kívánnám. Miközben két esztendő alatt magánúton elvégezte a polgári iskola négy osztályát, három vasúti szakvizsgát is letett — a távirdait, a forgalmit és a kereskedelmit —, a Zeneakadémián pedig az egy év előkészítőt követte az egy gyakorló, majd az egy akadémiai esztendő. Úgy érezte, muszáj dolgoznia, előrehaladni a vasúti ranglétrán, mert nemcsak neki kell a pénz: *idős szülei is támogatásra szorultak.* Ezért döntött úgy, hogy a nappali elfoglaltsággal járó Zeneakadémiáról átkéri magát a konzervatóriumba, ahol este voltak a tanórák (a konzervatórium



Bojtor Imre

valójában az akadémia esti tagozatának számított). Az opera szakon végzett, *énekesi diplomáját 1952-ben szerezte meg,* s mert egy növendékhangversenyen első díjat kapott, a rádióban is énekelhetett. S azóta állandó vendége a Bródy Sándor utcai stúdióknak.

A vasutat választotta

— Zsebében az énekesi diplomával nem akarta főhivatásul választani a művészpályát?

— Szerződtetni akartak a szegedi operatársulathoz, de kevesebbet kerestem volna ott, mint a vasútnál. *Ráadásul már akkor úgy véltem, és nem tévedtem, hogy mint énekesnek nagy biztonságot ad az a háttérország, amit a MÁV kínál.* Csak így lehettem oly módon független, hogy nemet mondjak a kedvem ellen való fellépésekre. No meg az sem mindegy, hogy szerettem a vasutat, jól éreztem magam a munkatársak körében, s éreztem, hogy ők is szeretnek engem. A MÁV mindig nagyvonalú volt velem kapcsolatban: *ha külföldi turnéra indultam, illetmény nélküli szabadságot kaptam...*

Aki Bojtor Imrét nem ismeri személyesen, azt gondolhatná: biztos valamiféle „sportstátusz" volt az övé, nem követeltek tőle sokat, a MÁV „elkényeztetett gyermeke". Hogy mennyit követeltek tőle, nem firtatom, de hogy ő igen magasra helyezte a mércét, azt tudom. Előadódott, hogy hajnalban érkezett haza vidéki fellépéséről, hazament, megfürdött, megborotválkozott, s indult a munkahelyére. *Restellte volna, ha akár csak egyetlen percet is késik amiatt, mert az előző este énekelt.*

Zsebében a friss énekesi diplomával, 1952-ben a vasutasok ferencvárosi kultúrházának igazgatója lett. Másfél év múlva volt az egyetlen — ugyancsak másfél évig tartó — kitérő a pályán: *a SZOT művészegyüttes szólistája lett.* Ám ezt a váltót tartósan nem lehetett átállítani: *visszatért a MÁV-hoz, a Déli pályaudvarra vezető raktárnoknak, majd újabb másfél év elteltével a BVKH-ba.* Aztán 1962-től hosszú időszak egyhelyütt: 1978-ig dolgozott a Budapesti Igazgatóság kereskedelmi osztályán, kereskedelmi előadóként. Maradt volna ott nyugdíjazásáig — közben a MÁV tisztképzőt is elvégezte — ha a szakszervezet központjában nem győzik meg arról: *a vasutasok érdeke, hogy a Vasutasok Szakszervezetének Zene- és Képzőművészeti Iskolájában tevékenykedjék tovább.* 1978-tól igazgatóhelyettesként, 1979 végétől pedig most, július 1-ig mint igazgató. Valójában október 1-től nyugdíjasa a MÁV-nak, de már nem kell bejárnia.

Azt írtam: szerették, szeretik. Miért? Feladatát mindenkor nagy igyekezettel és precizitással látta el (olykor már egy órával korábban munkahelyén volt, hogy kihasználja a kora reggel csendjét). Ám a társadalmi tevékenységektől sem riadt vissza: volt szakszervezeti bizalmi, a Budapesti Igazgatóságon vezetőségi tag, s tagja a Vasutasok Szakszervezete kulturális bizottságának. Emellett mi sem természetesebb: *ha a vasutasok hívták fellépni, egyetlen fillért sem fogadott el* (pedig aligha titok: rangja van az énekesek között, s tetszetős felléptidíjjal honorálják).

Ismerik, becsülik

— Gazdag ember? — kérdezem, talán tapintatlanul.

— Nem, nem vagyok gazdag. Igaz, gépkocsim talán előbb volt, mint másoknak: kellett a fellépésekhez, de a vasúti munkában is használtam. *Rákospalotán, MÁV-lakásban lakom, kettesben a 88 éves édesanyámmal, másfél szobában.* Emellett Érd parkvárosában van egy 240 négyszögöles gyümölcsösöm, ahol 1968 óta terebélyesednek a fák. Számomra az a felüdülés, ha ott dolgozhatok. Ott dús az oxigén, ott tisztul a tüdő, ott ropognak egészségesen a csontok. S tavasztól őszig a magam termesztette gyümölcsök kínálják a vitamint.

...Azért mégis gazdag ember, jóllehet e gazdagság nem forintokban és földi javakban mérhető. Ám bejárhatta a világot, s eközben ébredhetett rá arra: *milyen szép ország is az, amely az ő hazája.* Ahol ismerik, szeretik, becsülik. Többször volt a vasút kiváló dolgozója, 1973-ban a Szocialista Kultúráért kitüntetést kapta meg, s most, nyugdíjazása előtt *kiváló vasutas* lett.

A holnap tervei? Énekel, fellép — módjával. Annyit, amennyit az egészsége megenged. S talán több idő jut majd a barátokra is, akiknek sorában több a vasutas, mint a művésztárs. Tegnap Karcagon volt, ma Miskolcon lép fel az *„Él még a vén cigány"* című műsorban. Vastapssal fogadják. Mosolygó arcok fordulnak feléje. S majd minden nézőtéren akad egy-két vasutas is, aki büszkén húzza ki magát: *ő „a" Bojtor Imre, a mi kollégánk.*

Földes Tamás

Évadzárás a Budapesti MÁV-szimfonikusoknál

Végéhez ért az 1982—83. évi zenei évad is. A Budapesti MÁV-szimfonikusok évadzáró társulati ülése az idén a szokottnál is mozgalmasabb, színesebb, változatosabb volt.

Mondvay György igazgató értékelte az elmúlt hangversenyszezon munkáját, amelynek legfőbb eredménye, hogy állandósultak a hangversenyrendező irodákkal való kapcsolatok és így a zenekar működése ma már biztos alapokon nyugszik. A zeneakadémiai és vigadóbeli vasutas bérleti hangversenyeken kívül 14 — zömében kamarazenei hangversenyt — adtak a vasutas dolgozók részére. Örvendetes az egyre növekvő igény e műfaj iránt, amely a zenekari tagok muzikális képességének fejlesztése mellett, a legközvetlenebb intim szellemi kapcsolatot teremti meg a hallgatósággal.

Magas művészi színvonalat jelentettek azok a „nagy" koncertek, amelyeken olyan világhírességek működtek közre, mint *Ferencsik János, Kocsis Zoltán, Jandó Jenő.* Ezen a véleményem volt az együttes művészeti bizottságának titkára *Kerényi Sándor* is, aki a műsorpolitikáról, a külföldi turnékról, az egyes szólamok szakmai problémájáról adott tájékoztatást.

A társulati ülés keretében osztották ki a szerencsés kezdeményezésként megrendezett hegedűs verseny díjait is. Ennek 10 000 Ft-os első díját *Adelmayer Éva*, második díját — megosztva — *Feitl Ágnes* és *Nagy Miklós*, harmadik díját pedig *Szücs Ilona* érdemelte ki.

Személyi változásokról is szó esett a társulati ülésen, hiszen a zenekar vezető karmestere *Oberfrank Géza* a jövő évadtól a Szegedi Nemzeti Színházhoz szerződött. Ezt az alkalmat kell felhasználni, hogy hosszú évek után ismét főállású, kizárólag az együttesnek és az együttesért dolgozó vezetőkarnagy álljon a zenekar élén.

Mint arról utóbb értesültünk, az erre irányuló tárgyalások eredményesek voltak és az 1983—84. évi hangversenyszezonban már *Nagy Ferenc* Liszt-díjas karmester főállásban vezeti majd a MÁV-szimfonikusokat.

Dr. Csillag Ferenc

Mérlegen három év munkája

A szegedi területi szakszervezeti bizottság bizalmi testülete a közelmúltban értékelte az 1980 júniusi küldöttértekezlet óta végzett munkát. A beszámoló leszögezte: *a megnövekedett követelményeknek, a határozatok végrehajtásának, valamint a tagság elvárásának a tisztségviselők többsége eleget tesz.* Mindenütt nagy figyelmet fordítottak a gazdaságpolitikai célkitűzések segítésére, az igazgatóság előtt álló feladatok végrehajtására.

Sokat tettek az érdekvédelemért

Az igazgatósági tervek véleményezésével párhuzamosan a szakszervezeti feladatokat is évenként megfogalmazták. Fontosnak tartották, hogy a tisztségviselőkön keresztül a dolgozók széles tömege megismerje saját munkaterülete tervfeladatait. A testület ülésein rendszeresen vizsgálták a személy- és áruszállítási tevékenység alakulását, azok gazdaságosságát, a személyi és technikai eszközök hatékony foglalkoztatását. Megvitatták többek között az ötnapos munkahétre való átállás tapasztalatait, az igazgatóság részvételét a nemzetközi szállítási feladatok végrehajtásában.

A szállítási feladatok teljesítéséhez nagy segítséget adtak a szocialista brigádok, eredményesen dolgoztak a MÁV—VOLÁN komplexbrigádok. Az őszi szállítási csúcsok munkáját pedig jól segítették a MÁV—VOLÁN—SZMT-k együttműködési megállapodásai. A rakodási és fogadási készség javításához konkrét segítséget nyújtottak az SZMT-k.

A beszámoló megállapította azt is, *hogy a területi szakszervezeti bizottság sokat tett a dolgozók érdekvédelme, a szociális és egészségügyi ellátás érdekében.* Ügyeltek arra is, hogy a kollektív szerződés előírásait betartsák. Az érdekvédelemnek, az érdekképviseletnek jó gazdája volt a jogsegélyszolgálat, amely jogi tájékoztatást, tanácsadást, beadványszerkesztést, egyes esetekben eljárást, illetve jogi képviseletet is biztosított. A jogsegélyszolgálat szükségességére utal az is, hogy az általuk tárgyalt ügyek száma állandóan emelkedett. *Legtöbb ügyfelük a fizikai dolgozók közül került ki, arányuk eléri a 68 százalékot.* Rajtuk kívül igen sok nyugdíjas jelentkezett az ügyfélfogadási napokon. Az egyre növekvő forgalom magas szintű ellátására egy főfoglalkozású jogászt is beállítottak, ami lehetővé tette azt is, hogy havonta az egyes üzemfőnökségeken, nagyobb szolgálati helyeken helyszíni ügyfélfogadást tartsanak. Ez a kezdeményezés a dolgozók körében kedvező fogadtatásra talált.

Jelentősen javult a szociális helyzet

Javult a dolgozók szociális ellátottsága. *Három év alatt ilyen célra több mint 13 millió forintot fordítottak.* Kecskeméten, Békéscsabán a vontatásnál elkészült az új szociális épület. Vésztőn, Kiskőrösön, Szeged—Tisza pályaudvaron is előbbre tudtak lépni e téren. Örvendetes az is, hogy hamarosan hozzákezdenek Szeged állomás üzemi és szociális épületének kivitelezési munkáihoz. *Javultak az üzemi étkeztetés feltételei.* Jelenleg az összes dolgozók 43 százaléka részesül üzemi étkeztetésben, a vonalon dolgozóknak pedig 55-60 százaléka kap naponta ízletes, meleg ételt. Sikerült az utazószemélyzet nagy részénél is biztosítani az étkeztetést, *több csomóponton az Utasellátóval kötöttek megállapodást, sőt Szegeden és Békéscsabán a hétvégeken is biztosítják az ebédet.* Előbbre léptek a laktanyák szociális ellátottsága terén is.

Munkásszállítás céljára 58 járművük van, amelyekkel 930 dolgozót szállítanak munkába, illetve onnan a telephelyre. A biztonságosabb munkavégzést segítik azok a fejlesztések, amelyeket az elmúlt években a Dél-Alföldön megvalósítottak. A teljesség igénye nélkül: Békéscsabán új dízel- és villamos csarnok épült, villamosították a Cegléd—Szeged, illetve Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas vonalat, több állomást korszerűsítettek, javult a térvilágítás többek között Algyőn, Székkutason, Szarvason, Tószegen, Kelebián, Ócsán — és még lehetne folytatni a sort. Igen sokat foglalkoztak a munkavédelmi előírások betartásával, a baleset-elhárító tevékenységgel. Közel 700 tagú munkavédelmi-őri hálózatuk működik.

A területi szakszervezeti bizottság munkájában fontos helyet kapott az agitációs és propagandamunka, valamint a kulturális tevékenység. Arra törekedtek, hogy a szakszervezeti munkát segítő írásos kiadványok, folyóiratok, lapok eljussanak az érdekeltekhez, a tisztségvielőkhöz, a tagsághoz. Jelenleg a tagság 26,9 százaléka, közel 3300 fő fizeti elő lapunkat, a *Magyar Vasutast* — ezt az arányt tovább szeretnék javítani.

Népszerűek a kulturális napok

A kulturális, művészeti és nevelőtevékenységből nagy részt vállalnak a művelődési intézmények. Ismeretterjesztő előadásaikat, vetélkedőiket, kiállításaikat, népszerű irodalmi és zenés rendezvényeiket szép számmal látogatják a vasutas dolgozók és családtagjaik, de a környező lakosság is. Igen népszerűvé váltak a kulturális napok, amelyeken a helyi együtteseken kívül a vasutasszakszervezet központi együttesei — a szimfonikus zenekar, a népi táncegyüttes stb. — is felléptek.

Gellért József

Ahogy a külszolgálatnál látják

Az egységes vezénylést csak kigondolni volt könnyű

Az utazószolgálat dolgozóinak az őket vezénylő szakembereknek, üzemfőnökségi és szakszervezeti vezetőknek egyezik a véleménye abban, hogy a menetrendszerűség problémáit a legjobb vezénylési munkával sem lehet ellensúlyozni. A vezénylőtisztek elegendő információ nélkül az utazó személyzet egységes vezénylésére vonatkozó rendelet jó szándéka mellett se képesek az utazó személyzettel, s a vontató járművekkel gazdálkodni. Kétségtelen, hogy a rádiós körzetek révén az információ szerzés lehetősége sok területen bővült, sőt egyes üzemfőnökségeken, mint például a hatvaniaknál élnek is a korszerű technika e lehetőségével, azonban ez sem olyan egyszerű dolog, mint első hallásra vélhetnénk, s nem is csak „pénzkérdés" miatt van így.

A ferencvárosiak is próbálkoztak az információ gyűjtés rádiósításával. De mint *Turjánszki László* mondta: *egy idő után be kellett látniuk, hogy igyekezetük hiábavaló, sőt, szándékaik félreértelmezéséből voltak, akik inkább gátolták, mintsem segítették azt a munkát.* Pedig a jövő útja — főként a budapesti szolgálati helyek létszámhiánya, és a fővárosi pályaudvarok átbocsátó képességének problémái miatt — a rádiósítás kiterjesztése lehet.

A realitásokkal számolni kellene

Kétségtelen, hogy Kelenföld átépítése is csökkentette az átbocsátó képességet, ami a kerülő útirányokon, ácsorgásokon és egyéb tényezőkön keresztül az utazó személyzet idejének produktivitását csökkenthetik. Az azonban felelőtlenség lenne, ha minden fogyatékosságra Kelenföld átépítésében keresnénk a magyarázatot.

Mint az üzemviteli szakosztály és a vasutasszakszervezet képviselői Ferencvárosban tapasztalták, van az utazó személyzet vezénylésének egyéb oldala is. A vasút minőségi mutatói között szerepel a géprevárások száma, ami önmagában minden következmény és közös vizsgálat ismételten bizonyította: *előfordul, hogy Ferencvárosban hiányzik egy mozdony, ugyanakkor Budaörsön Hároson vagy Dunaharasztiban engedélyre várnak a gépek.* Sőt gyakori eset, hogy két szomszédos állomás közül egyiken órák óta gép vár személyzetre, míg a másikon a vonatszemélyzet várja a gépet. S ilyenkor a másnapi jelentésben minden következmény és intézkedés nélkül belekerülnek a statisztikákba a gép és személyzethiányok. Ember legyen a talpán az a vezénylő, aki ezek után. úgy tudja a személyzet szolgálatbeosztását elkészíti, hogy abban még a kollektív szerződés előírásainak, a pihenő napok kiadásának is eleget tud tenni.

A rákosrendezői körzeti üzemfőnökség Hámán Kató vontatási telepét öt állomáshoz, illetve telephelyhez tartozó utazó személyzet vezénylését irányítják. A személyvonatokra mozdonyforduló szerint, a tehervonatokra időre vezénylik az utazó személyzetet, ami az egységes elvek szerinti vezénylés ellenére sem könnyű feladat.

— Elég gyakori, hogy egy személyzet az egész szolgálat alatt Dunakeszitől Gödig jut el, tehát a munkaidő produktivitása még jóindulattal sem nevezhető optimálisnak. — mondja *Gelléri László* körzeti vezénylő. — *Lehet akármilyen egységes a vezénylési elv, a menettartam ilyen alakulása minden központi elképzelést, számítást áthúz.* Próbáltuk mi is átgondolni ilyen körülmények között az egységes vezénylésre utasító rendeletet. Kevesebbet kell dolgozni az elszámoláson? Nem. Több információhoz jutunk a személyzettel való gazdálkodáshoz? Aligha. Igaz a leterhelést naprakészen látjuk, de a létszámhiány miatt a kiegyenlítésre ritkán, akkor is csak azonos szakszolgálaton belül kerülhet sor. *Aki ettől a rendelettől a létszámhelyzet javulását várta, az tévedett.* Nem biztos, hogy erről a rendelet megfogalmazói tehetnek, de a realitásokkal nekik is számolniuk kellett volna.

A menetrendszerűség, az olyan púder ...

— Nálunk az utazószemélyzet vezénylésénél van olyan gyakorlat, hogy a váciakat az ottani segédvezénylővel koordinálva Rákosrendező vagy Szob kisegítésére is igénybevesszük — folytatta. — *De hogy milyen munkát végeztek a szolgálat alatt, vagyis milyen volt szolgálatuk produktivitása, csak utólag a menetigazolvány alapján láthatom.* A szobi vonal menetirányítója jelenleg a budapesti igazgatósághoz tartozik, miközben az érintett terület a mi üzemfőnökségünk. Emiatt a kettőség miatt nem rendelkezünk kellő információval, aminek a hasznosításával a személyzetgazdálkodást javíthatnánk.

Németh László vezetőmérnök véleménye szerint el kellene gondolkodni azon, hogy a jelenlegi technikai felszereltség mellett hogyan lehetne a CsM-rendszert bővíteni.

— Egységes vezénylés nélkül is végeztük a leterhelési vizsgálatot, mert ha a kollektív szerződést nem tartottuk be a szakszervezeti bizottság azonnal reklamált. *De mit lehet tenni, ha annyi a készenlét, a műhelypróba, az anyagvonat, a motorszíni tartalék és a többi?* Ha egyszer az ügyrendben benne van, hogy a lajosmizsei vonatok kispesti fordulása miatt oda is kell gépvizsgálót küldeni, nem lehet azt mondani, hogy nincs ember. Illetve lehet, csak az ilyen választ nem fogadják el. Kétségtelen, ha van kit vezényelni ez a mi munkánk szempontjából közömbös, de nem így a vasútnak. *A sok túlóra, önköltségi utazás, műszakpótlék és egyéb járulékos plusz kiadás előbb-utóbb problémát okoznak.* S ezt a vezénylés túlszabályozása helyett inkább a tényleges okok feltárásával, megelőzésével lehet kiküszöbölni. Olyan dologra gondolok, mint a menettartam-vizsgálat, *mert hiába mutatjuk ki, hogy milyen jól számonkérhető prémiumtényező a menetrendszerűség, közben mindenki tudja, hogy olyan púder, amely mindent takar.* A vasúti szállítás gondjait kiváltó okokhoz kell eljutnunk, ha előre akarunk lépni.

Az egységes vezénylésre vonatkozó rendelet egyik célja volt a vontatójármű és a személyzet teljesítményeinek elkülönítése. Hogy miért? Arra már nehéz választ találni. Mint Rákosrendezőn mondták, a szolgálati lapon is ugyanazok a rublikák vannak, mint a menetigazolványon. Igaz: miután a mozdonyvezetők látták, hogy a bérüket ez alapján számfejtik, a Hámánban azóta vezetik. Viszont a menetigazolványokon egyre több a hiányzó adat, amiért a központi nyilvántartóból az üzemfőnökségre visszaküldik.

— *Ilyenkor mit tehetünk. A legtöbbször hasból beírjuk a hiányzó adatokat.* Ez így biztosan nem jó dolog. De vajon a szolgálati lap adatai pontosabbak, megbízhatóbbak-e? Nem merném ezt határozottan állítani — egészítette ki a vezetőmérnököt a körzeti vezénylő.

Azt már Celldömölkön gazdasági és szakszervezeti vezetők mondják, hogy a vontatási és forgalmi utazó személyzet egységes vezénylésének kérdését nem is érdemes ennyire feszegetni. *Fehér Tamás* üzemfőnök-helyettes szerint a vontatásnál az élet igazolta a géprevezénylés előnyeit, s a két utazó személyzet szolgálati ideje a járulékos idők miatt amúgy is eltérő.

— *Minden újnak híve vagyok, de az egységes vezénylést csak kigondolni volt könnyű, a gyakorlat egészen más.* Ha viszont arra gondoltak az illetékesek, hogy a nyilvántartás legyen egységes, akkor erre azt mondhatom, hogy mi az üzemfőnökség létrejötte után minden rendelet nélkül bevezettük a grafikus vezénylést a forgalmi utazóknál is. Mert a leterhelést a grafikus vezénylési könyvből tisztán akartuk látni. Mindezt azért tettük, mert értelmét láttuk az egésznek. Bár itt is előfordult eltérés. Például egy időben az ajkai utazók leterhelése lehetővé tette volna az átcsoportosítást, de az igazgatóság leállított bennünket. Bizonyára volt okuk rá. Hogy mi a helyzet jelenleg? *Van olyan dolgozó, aki az első félévben közel* 500 túlórát teljesített, pedig náluk nincs külön megállapodás szerinti önkéntes túlóra. Sajnos a túlórák a budapesti kirendelés, a pályaépítéshez szükséges anyagvonatok, a vonatfordulók menettartam problémáiból adódó nehézségek miatt csak növekednek.

Egy példa a sok közül

Rózsa József körzeti vezénylő szerint érdemes lenne néhány vonat esetét külön is megvizsgálni.

— Csak egy példát említek: a 90 013 számú tehervonat Pétről Budapest-Kikötőbe vitt küldeményt. Várpalotáról reggel 5 óra 23-kor indult, 9 óra 16-kor volt Székesfehérváron, miközben a személyzetváltás is megtörtént. Fehérváron új vonatszámot kapott, s 12 óra 2 perckor volt Martonvásáron. Innen 22 óra 12-kor indult és csak másnap reggel 6 óra 40-kor ért Ferencvárosba. Közben ismét személyzetváltás. Ott a gép és a személyzet új vonatot kapott, de mielőtt az esti órákban elindulhatott volna, ismét önköltségben utazó személyzetre volt szükség. Nem részletezem tovább, *csak még annyit, hogy ez a gép 142 óra alatt ért vissza Várpalotára, s közben öt személyzetet fogyasztott el.* Ilyen körülmények között hogyan lehet egységes vezénylést végezni, túlórát csökkenteni? S ez nem egyedi eset!

Ismét a szolgálati lapra terelődik a szó. *Bálint Sándor* szbtitkár szerint az emberek az átmeneti rossz hangulat után elfogadták a szolgálati lapot. Igaz, az adatokat a menetigazolványról másolják át, s az utazók bérének kiszámolása továbbra is a menetigazolvány szerint történik Celldömölkön, *rövid időn belül mégsem lenne szerencsés változtatni a jelenlegi rendszeren. Csak újabb rossz hangulatot szülne.*

A vizsgálat végén, amikor összesítettük a tapasztalatokat *Hrobár Mihály* és *Tóth János* ügyintéző elmondották, hogy a tematikus információk és a közös vizsgálat is igazolta: *az üzemfőnökségi, igazgatósági szakemberek előzetes felkészítése ellenére a köztudatban az együttes, egy helyről való vezénylésnek erősek a gyökerei.* Levonható az a tanulság, hogy a rendeletek kiadásánál elsődleges szempontként azt kell mérlegelni, hogy minden szakember, vezető vagy szakszervezeti tisztségviselő azonos nyelven beszéljen s a kiskapukat, értelmezési nehézségeket mellőzni kell. Az olyan szemléletet, hogy *„nem azért szúrnak le, mert elvertem a vonatot, hanem azért, mert a rubrikák nincsenek rendben"* közös erővel kell visszaszorítani. Ebben a gazdasági vezetésnek és a szakszervezetnek is vannak tennivalói. Az említettek ellenére egyre többen látják a grafikus vezénylés és nyilvántartás előnyeit. Azonban ennek elterjedését, a személyzettel, vontató járművel való tényleges gazdálkodást a menettartamok akut problémái hátráltatják.

Indokolt tehát, hogy fontossága és aktualitása alapján *a jövőben is megkülönböztetett módon törődjünk az utazó személyzet foglalkoztatásának gazdaságosságával.* Ha kell ennek érdekében vezérigazgatósági, igazgatósági szinten is javítani kell a koordinálást, a szakszervezet és a gazdasági vezetés együttműködését, mint ahogy azt a szombathelyi, a pécsi vasútigazgatóság és az illetékes területi szb-k már elkezdték.

Orosz Károly

MEGJEGYEZZÜK

A lelkesedést fűteni, nem pedig hűteni kell

A társadalmi aktivista hiába mutatta a felsőbb szerv megbízólevelét, a rosszalló kérdést nem tudta elhárítani:

— *Miért törődik ezzel a témával* — dörögtek rá —, *amikor hivatalból úgy is foglalkozunk vele?!*

Kell-e mondani, hogy a társadalmi megbízott ezek után kedvetlenül fogott munkához, ami egyébként nem „hivatali" kötelességként jelentett többletfeladatot számára.

Sajnos, nem egyedi esetről van szó, ezért is kell beszélni róla. Őszinte megnyilatkozások alkalmával, a mozgalmi munka hű segítőtársai gyakran kérdezik: *de hát mi magyarázzuk a munkahelyi vezetőknek, hogy nem személyes kíváncsiságból érdeklődünk?*

Szomorú valóság, hogy vannak olyan munkahelyi vezetők, akik nem értik, s ezáltal nem is értékelik a társadalmi aktivisták szerepét, közreműködésük hasznosságát. Nem gondolnak arra, hogy közömbösségükkel, olykor lebecsülő megjegyzéseikkel kétszeresen is ártanak: *hűtik az aktivista lelkesedését, és nehezítik a köz érdekében végzet munkát.*

Néhány példa a valós életből.

A munkahelyi vezető tudomásul veszi, jóváhagyja beosztottjának társadalmi megbízatását. Még gratulál is ahhoz, hogy éppen rá esett a választás. Azután a társadalmi feladatok végrehajtása során — bár a szakvonali munkáját az aktivista kifogástalanul ellátja — kellemetlen megjegyzést tesz: *már megint lóg, nincs elég munkája?* Azt talán nem szükséges mondani, hogy vannak feladatok, amelyek munkaidőn kívül azért nem végezhetők, mert emberekhez kötődnek.

A mozgalom emberét, a kijelölt területen, barátságtalanul fogadják. Kényszerűségből válaszolnak ugyan, de nem mindig őszintén. Kimondatlanul is a társadalmi aktivista tudomására hozzák: *mit üti az orrát mások dolgába?*

A megbízottnak sikerül jól hasznosítható tanácsot adnia, gyors intézkedést igénylő problémát felszínre hoznia. Az intézkedésre jogosult felsőbb szervek azonban ledorongolják a problémát őszintén felvető munkahely vezetőit: *miért verték nagydobra a belső ügyeket?*

Nagyobb megbecsülést a társadalmi munkának — hányszor halljuk és hangoztatjuk, s aztán marad minden, megy tovább a régi kerékvágásban. Előfordul, hogy az önzetlenül végzett társadalmi munkáért még a köszönet is elmarad. Pedig az aktivisták segítségét a szakszervezeti mozgalom nem nélkülözheti. Közreműködésükkel sikerül széles körű helyzetfelmérést végezni, valósághű, gyors információkat gyűjteni, problémákat megoldani. Egyetlen munkahelyen sem felejthetik el — főleg a vezetők —, hogy a társadalmi aktivista nem egyéni céljai megvalósítására, hanem a közösség érdekében vállal többletfeladatot, *anyagi ellenszolgáltatás nélkül.* Amit viszonzásként adhatunk: *a megbecsülés.* Elsősorban ott, ahol társadalmi aktivitásukat kifejtik, ahol jó szóval, tanáccsal, az információk gyűjtésével és továbbításával — segíteni akarnak. S aztán ott, ahol jelzéseiket hasznosíthatják.

Ugyan, mi fűtse a mozgalom elkötelezettjeit, ha a mindennapok során nem tapasztalják a tisztes fogadtatást, munkájuk szükségességét és elismerését? Világosabban fogalmazva: *a megbecsülést nemcsak az aktivistát megbízó szakszervezeti szervnek kell éreztetnie.* Politikai feladata annak a közegnek is, ahol társadalmi megbízatását teljesíti.

Mindezekről azért ejtettünk szót, mert a társadalmi aktivisták sokan vannak. Számuk több ezerre tehető.

Pálinkás Katalin

A vasút első félévi teljesítménye

(Folytatás az 1. oldalról)

közül a bázishoz viszonyítva kedvezően alakult a teherkocsik tér-, illetve időbeli kihasználása. A géprevárások száma a tavalyinak 85 százalékát, a vonatcsorgásoké pedig 66 százalékát tette ki. A vonatfeloszlatási esetek mennyisége a bázisbelinek közel a felére csökkent. A teherkocsik termelékenysége mind a tavalyinál, mind pedig a kitűzött szintnél magasabb volt.

Az elmúlt év azonos időszakát alapul véve visszaesés következett be néhány mutatónál. Az összes futáson belül a rakott futás aránya csökkent, az állomási kocsitartózkodási idő viszont emelkedett. A tehervonati menetrendszerűség egy százalékkal romlott.

A vasút az első félévben *115 millió utast szállított.* Ez több mint 14 millióval kevesebb, mint az előző év azonos időszakában. A tervezettől való lemaradás pedig közel 2 millió. A visszaesés mind a nemzetközi, mind a belföldi utasforgalmat érintette.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége átlagosan alig javult, de az egy késetten közlekedett személyvonatra eső késési idő 3 perccel csökkent.

Kiránduló vasutasok

Jól sikerült kirándulást bonyolított le a minap a salgótarjáni Vasutas Művelődési Ház *„Tájak, korok, múzeumok"* és *„Fórum"* klubja. A túra részvevői megyénk irodalmi néprajzi hagyományait nyomon követve Balassagyarmaton a Palóc Múzeumot, Csesztvén a Madách-ligetet, Horpácson a Mikszáth-kúriát látogatták meg. Szécsényben a Kubinyi Ferenc Múzeum kiállításait szemlélték végig, majd a hollókői népi építészeti együttes látnivalóinak megtekintésével koronázták meg az élményekben gazdag kirándulást.

ORSZÁGSZERTE MEGÜNNEPELTÉK A 33. VASUTASNAPOT

BUDAPEST

Minden főnökség „kitett magáért"

A budapesti vasútigazgatóság területén a 33. vasutasnapi ünnepségek július 5-én kezdődtek. *Tongori Imre* vasútigazgató a központi szolgálat kistanácstermében rendezett ünnepségen *Kiváló Dolgozó és törzsgárda kitüntetéseket, oklevelet adott át.* Ezt követően az igazgató méltatta azoknak a vasutasoknak a munkáját, akik az idén vonultak nyugdíjba.

Az igazgatóság központi ünnepségét a MÁV TBÉF Tatai úti kultúrtermében rendezték, amelyen megjelentek: *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes, *dr. Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a lengyel, a csehszlovák és az NDK-beli vasútigazgatóságok képviselői is.

Tongori Imre igazgató ünnepi beszéde után jutalmak és kitüntetések átadására került sor. Az ünnepség neves színművészek: *Bitskey Tibor, Kozák András, Békés Itala, Medgyessi Mária* fellépésével folytatódott.

A budapesti igazgatóság területén *minden körzeti üzemfőnökségen és nagyobb állomáson ünnepélyesen emlékeztek meg a 33. vasutasnapról.*

Cegléden például egész napos *lövészversenyt* tartottak a nyársapáti lőtéren. Kispályás labdarúgást és asztaliteniszversenyt is rendeztek.

Balassagyarmaton is hasonló sporteseményre került sor.

A határ menti körzeti üzemfőnökségek *(Győr, Komárom)* az idén is meghívták ünnepségükre a csehszlovák vasutasokat.

A fővárosban ez alkalommal is *Rákosrendezőn* és *Ferencvárosban* volt legváltozatosabb a program. A rákosrendezőiek az új munkásszállón, illetve a BVSC nemrégen átadott birkózócsarnokában tartották meg rendezvényüket. *Molnár Béla*, a KÜF vezetőjének ünnepi beszéde után neves művészek: *Alfonzó*, valamint *Pitti Katalin* és *Leblanc Győző*, az *Állami Operaház* magánénekesei szórakoztatták a jelenlevőket. A műsort vasutasbál követte.

Ferencvárosban a hagyományos politikai nagygyűlésen, amelyet *Tiborc József*, a KÜF vezetője tartott, ott volt *Tolnai Ildikó*, a vasutasszakszervezet titkára, *Csárádi János*, a gépészeti szakosztály vezetője és *Ábrahám Ferenc*, a IX. kerületi pártbizottság titkára.

A rendezőség most is változatos programokkal kedveskedett a gyerekeknek: *különvonatot indítottak*, aszfaltrajzversenyt és különböző vetélkedőket rendeztek. A szakszervezeti bizottság természetesen nem feledkezett el az idősebbekkel való foglalkozásról sem. *Százhúsz nyugdíjasnak rendeztek ünnepélyes találkozót és búcsúztatót.* A kultúrműsorokban összesen tizenhat művész lépett a közönség elé. Érdekesek voltak a hagyományos sportműsorok is. *A kispályás labdarúgó-vándorkupát ez alkalommal a ferencvárosi vontatási utazók csapata nyerte el.* Az ünnepségsorozat itt is vasutasbállal fejeződött be, amelyhez a *Pepsi zenekar* szolgáltatta a muzsikát.

Séra Sándor

SZOMBATHELY

Exportszállítmány, irányvonattal

A szombathelyi vasútigazgatóság központi vasutasnapi ünnepsége július 9-én reggel a vasútállomáson kezdődött. Elsőnek a körzeti üzemfőnökség gazdasági és mozgalmi vezetői *megkoszorúzták az emlékoszlopot*, amelyet 18 éve az állomás felépítésének centenáriuma alkalmával emeltek. 9 óra után pár perccel indították útjára a fellobogózott — M 63-as dízelmozdonnyal vontatott — *irányvonatot*, amely ez alkalommal 2000 tonnán felüli szállítmánnyal Rajkán keresztül exportteljesítményünket növeli. Ugyanekkor avatta fel *Szabó Zoltán* vezérigazgatóhelyettes azt a 328 054-es sorozatszámú muzeális gőzmozdonyt, amely a jövőben a pályaudvar egyik dísze lesz. A kiöregedett vontatójármű helyreállításánál, illetve a mozdony kiállíthatóságáért *több ezer órát dolgoztak társadalmi munkában a vasutasok.*

A központi ünnepség színhelye a *Sávária Filmszínház* volt. *Hajas Endre* tszb-titkár köszöntötte *Urbán Sándort*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, *Molnár Istvánt*, az MSZMP Vas megyei bizottságának titkárát, *dr. Bors Zoltán* megyei tanácselnököt, *Herbert Marktscheffelt*, az erfurti vasútigazgatóság vezetőjét, *Nagy Lajost*, az SZMT vezető titkárát, *dr. Kuti Béla* vezérőrnagyot, a megyei rendőrkapitányság vezetőjét.

Az elnöki megnyitót követő szavalat után az ünnepi nagygyűlés szónoka Molnár István, a megyei pártbizottság titkára volt. A megyei titkár számokkal is érzékeltette a vasutasoknak a Nyugat-Dunántúlon végzett munkáját:

— *Az igazgatóság területén 1982-ben 20 millió utast szállítottak, s közel 11 millió tonna árut juttattak el rendeltetési helyére. Mindezt a létszám 2 százalékos csökkenése mellett érték el a vasutasok, s költségeiket mintegy 60 millió forinttal csökkentették.*

Az ünnepi beszéd elhangzása után Herbert Marktscheffel az *erfurti* vasútigazgatóság 25 ezer vasutasának üdvözletét tolmácsolta. Emlékeztetett arra, hogy már két évtizede van jó kapcsolat a két igazgatóság között. Végezetül egy mozdonymakettet adott át a vendéglátó vasútigazgatóságnak.

Ezután *Kapronczai János vasútigazgató és Hajas Endre, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára kitüntetéseket adott át.*

A szombathelyi vasutasnapi ünnepség kultúrműsorral zárult.

Sz. Jakab István

NAGYKANIZSA

Koszorúzás, veteránmozdony-avatás

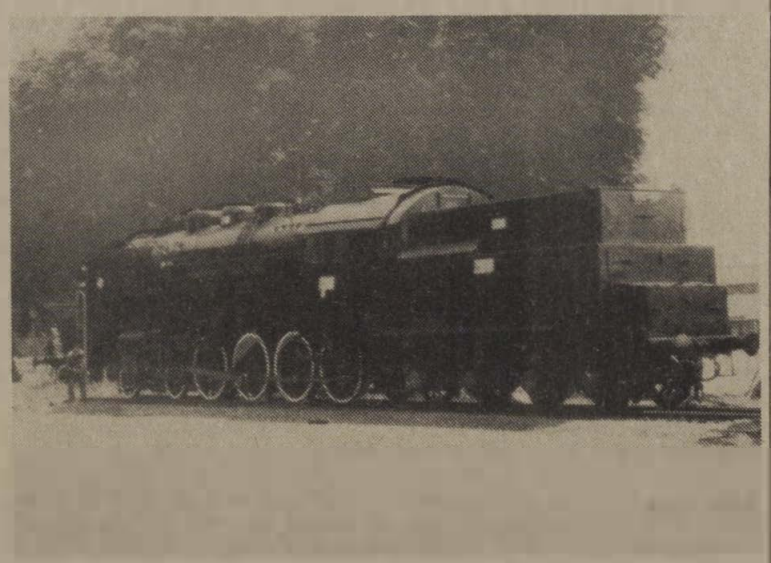
A nagykanizsai vasutasok is méltó keretek között emlékeztek meg a 33. vasutasnapról. A rendezvénysorozat július 8-án, délelőtt 11 órakor kezdődött a vontatási főnökségen, ahol *Novotny Károly* üzemfőnök-helyettes emlékezett meg a hivatásuk teljesítése közben elhunyt vasutasokról, majd az üzemfőnökség politikai, társadalmi és gazdasági vezetői koszorút helyeztek el a volt kollégák tiszteletére állított emlékműnél.

Délben a kultúrváróteremben kiállítás nyílt a nagyközönség számára, majd a közeli közlekedési parkban a társadalmi munkával felújított veterán mozdonyt helyezték végleges pihenőhelyére. Az öreg 424-es — ebből a típusból az ötvenes években 26 volt a nagykanizsai fűtőházban — csillogva, kidíszítve emlékeztetett a hőskorszakra. Erről beszélt *Juhász Gyula*, a pécsi vasútigazgatóság képviselője is, majd búcsúztató versében a nyugdíjas *dr. Tóth György*. A rövid ünnepségen dicsérő szavak hangzottak el a vontatási főnökség *Lenin* nevét viselő szocialista brigádjának címezve, hiszen a kollektíva immár a harmadik veterán vasúti járművet újította fel, s helyezte el a vasút szomszédságában, emléket állítva a régmúlt időknek.

Egy órával később ünneplőbe öltözött vasutasok gyülekeztek a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A megjelenteket, köztük a megye és a város társadalmi szervezeteinek és vállalatainak képviselőit, többek között *Király Ferencet*, az SZMT vezető titkárát, *Mózes Pált*, a városi tanács elnökét, *Temesvári Andort*, a HNF nagykanizsai titkárát az ünnepi nagygyűlésen elnöklő *Tóth János* szb-titkár köszöntötte. Ünnepi beszédében *Szentes László* üzemfőnök méltatta a hétköznapok folyamán tanúsított helytállást, a vasutasok helyi kollektíváinak önfeláldozó munkáját. Szólt a közeli és távoli célokról, köztük a már több helyen, így a Nagykanizsán is megkezdett korszerűsítésről, fejlesztésekről.

Az ünnepség kitüntetések és szolgálati emlékérmek átadásával fejeződött be.

Győri András



Befejezte pályafutását ez a 424-es gőzmozdony

ZALAEGERSZEG

E napon szűnt meg a gőzvontatás

A 33. vasutasnap minden bizonnyal emlékezetes marad a zalaegerszegiek számára. Ez alkalommal ugyanis a szombathelyi vasútigazgatóság területén Tapolca, Veszprém és Sopron után a göcseji tájakon is megszűnt a gőzvontatás.

Az ünnepségre július 7-én délelőtt került sor. Elsőnek a városi párt- és tanácsi szervek képviselőinek jelenlétében a helyi vezetők megkoszorúzták az állomás épülete mellett emlékként már régebben felállított 377 503-as számú gőzmozdonyt.

Miközben egy vasutas tangóharmonikájáról megszólalt a *„Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára . . ."* című vasutasnóta, Zalaszentiván felől befutott az utolsó gőzös a zalai fővárosba. A „gőzparipát" *Rumpler László* mozdonyvezető és *Kiss II. István* irányította utolsó hivatalos útján.

A 424 sorozatú 1012-es pályaszámú mozdonnyal a vontatási üzemegység területére vonultak be. Itt utódai — a Bz-k, az M 43-asok és az M 62-esek — mellé állították. Az ünneplő vasutasok és a vendégek ezután meghallgatták *Szarka Lajosnak*, a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága titkárának vasutasnapi köszöntőjét.

Kiss Róbert, műszaki üzemfőnök-helyettes megemlékezett a zalai gőzvontatásról. Ez az utolsó gőzüzemű vontatójármű 1943-tól gurult a síneken — miközben háborús jóvátételként — külföldön is „szolgált". *Dombóvár* és *Celldömölk* után került Zalaegerszegre. Becslések szerint az eltelt 40 esztendőben 2 millió kilométert tett meg, 100 millió tonna árut fuvarozott és 250 ezer tonna tüzelőanyag kellett az üzemeltetéséhez.

Még egy utolsó tiszteletmenetre is sor került a 424-essel. Ekkor *Kovács Imre*, nyugdíjas segédkezelő vezette, aki 1933-tól 1964-ig szolgált gőzmozdonyokon. Édesapja 1907-től, 26 éven keresztül volt „vezér". Három fia: *Géza*, *László* és *Péter* szintén a mozdonyvezetés megszállottai.

Sz. J. I.

MISKOLC

Nonstop műsor az MVSC-pályán

Jó hangulatban ünnepelték a 33. vasutasnapot a miskolci vasútigazgatóság dolgozói is. A központi ünnepséget Miskolcon az oktatási centrumban tartották.

Zombori Lajos, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a részvevőket, majd *Hernádi István* igazgató szólt a vasutasnap jelentőségéről. Ünnepi beszédében ismertette az elért eredményeket, vázolta a vasút jelenlegi helyzetét, és a soronlevő feladatokat. Külön köszöntötte a magasabb kitüntetésben részesült dolgozókat, köztük azt az 1955 törzsgárdatagot, akik az idei vasutasnap alkalmával részesültek elismerésben. A szolgálati helyeken kiosztott jutalmak összege csaknem hatmillió forintot tett ki.

A csomóponti szolgálati helyek bevonásával a körzeti üzemfőnökség a *Miskolci Vasutas Sport Club* sporttelepén júliálist rendezett. Ott *Gávai Pál* üzemfőnök megnyitója után a miskolci MÁV Koncert Fúvószenekar *Csorba Ilona* és *Vass László* művészek közreműködésével operettegyveleget adott elő. Nagy sikerrel szerepelt a Gyöngyösi Kitérőgyár *Vidróczky* néptáncegyüttese és tovább színesítette a műsort a *Miskolci Rajkó Zenekar*, a Vörösmarty Művelődési Ház *Főnix* tánccsoportja.

Délután a fancsali általános iskola citerazenekara és a görömbölyi pávakör szórakoztatta a mintegy ötezer jelenlevőt.

A rendezők gondoskodtak a vasutasgyerekek szórakoztatásáról is. Igen nagy sikert aratott a mesefilmek vetítése és *Szepes Péter* bábművész műsora.

A vasutasnap eseményeit népművészeti vásár és tömegsport versenyek egészítették ki. Jellemző az utóbb említett versenyekre, hogy a főnökségek székhelyein megtartott előselejtezőkön és a vasutasnapi döntő küzdelmekben mintegy 1200 dolgozó vett részt. Ezenkívül sok nézőt vonzott a nemzetközi röplabda-torna, amelyet a csehszlovákiai *Késmárk* csapata nyert meg. A második helyezést az *MVSC*, a harmadikat pedig a bolgár *Lokomotiv Szófia* röplabdázói szerezték meg.

Ko —

SZEGED

Megőrizni a szakma tisztességét!

A 33. vasutasnapot gazdag programmal köszöntötték a szegedi vasutasok. Az igazgatóság központi ünnepségét július 9-én, szombaton Szegeden, az SZVSE sporttelepén rendezték meg. *Reggel 9-től már szólt a térzene.* Pontosan 10 órakor a *Himnusz* hangjaival kezdődött az ünnepség. Ekkor már több száz vasutassal, családtaggal, nyugdíjassal volt tele a stadion lelátója.

A résztvevőket, köztük a dél-alföldi megyék párt-, állami és társadalmi szervezeteinek a képviselőit *Zákány István*, a vasúti pártbizottság titkára köszöntötte, majd *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára mondott ünnepi beszédet.

Bevezetőjében a szónok hangsúlyozta, hogy a társadalom részéről megnyilvánuló bizalom — a vasutasok munkájának erkölcsi és anyagi megbecsülése — arra kötelezi valamennyiüket, hogy megőrizzék szakmájuk, hivatásuk tisztességét: *fokozzák az üzembiztonságot, javítsák együttműködésüket valamennyi közlekedési ág dolgozóival, jó kapcsolatot teremtsenek a fuvaroztató felekkel.* Ezt követően utalt az igazgatóság munkájára, eredményeire, végül elismeréssel szólt a vasutas dolgozók helytállásáról.

Az ünnepi beszédet követően a város, a megye párt- és állami testületei nevében *Berta István*, az MSZMP Szeged városi bizottságának titkára köszöntötte a vasutasokat, majd *Lovász Lázár* igazgató kitüntetéseket adott át.

Az ünnepség után gazdag kulturális és sportprogram következett. Neves fővárosi művészek: *Kovács Apollónia, Kovács Erzsi, Harangozó Teri, Ambrus Kyri, Liener Márta, Morelli István, Angyal János* gondoskodtak a jókedvről, a színvonalas szórakozásról. Az ünneplő vasutasok válogathattak a sok látnivaló között: atlétikai, birkózóbemutató, karate, kispályás labdarúgás, játékos sportvetélkedők, léggömbvadászat, kötélhúzás és sok más vetélkedő szerepelt a programban. S aki közben megéhezett, beült a pályán felállított sátrakba, ahol *a vasutas mesterszakácsok bográcsban főtt ízletes pörköltjét szolgálták fel*, vagy felkereshette az *Utasellátó* büféit. A hangulatról a *Hági étterem* zenészei gondoskodtak.

A pergő programok, a kereskedők, árusok sátrai igazi majális hangulatot teremtettek a pályán, ahol a késő esti órákig szórakoztak a vasutasok és vendégeik.

Az ünneplők nagy része megtekintette a portcsarnokban rendezett kiállítást, amelyen a jubiláló budapest—kelebiai, az újszeged—mezőhegyesi és a békéscsaba—szolnoki vonal vasúttörténeti anyagait állították ki.

A gazdag program befejező részeként másnap, vasárnap délelőtt a vasutas fúvószenekar *térzenét* adott a Széchenyi téren.

G. J.

BÁTASZEK

Ünnepi nagygyűlés, gazdag sportprogram

A bátaszéki körzeti üzemfőnökség dolgozói számára mozgalmas volt a 33. vasutasnap. Július 7-én, Bátaszék állomás szociális létesítményének oktatótermében ünnepi nagygyűlést rendeztek, melyen *Végh Józsefné*, a nagyközségi pártbizottság titkára mondott beszédet. Utána *Csendes Gyula* üzemfőnök és *Nagy Árpád* szb-titkár kitüntetéseket és különböző elismeréseket adott át.

Másnap a vasutasklubban szocialista brigádvetélkedőt rendeztek. A részvevő 13 brigád közül a szekszárdiak *Kossuth* kereskedelmi brigádja végzett az első helyen, második a mázaszászvári *Május 1.*, harmadik a bátaszéki *Széchenyi* brigád lett.

Július 9-én Baja-Dunafürdőre szerveztek kirándulást. Ezen ötvenen vettek részt.

A vasárnapot a szórakozásnak szentelték a bátaszékiek. A sportpályán került sor a *II. Vasutas Derby* megrendezésére. Motoros és kerékpáros ügyességi verseny, céllövészet és labdarúgás szerepelt a programban. Ugyanezen a napon adták át Szekszárd állomás várócsarnokát, melynek falát *Patay László* Munkácsy-díjas művész alkotása díszíti.

HATVAN

Zászló Kassáról

Heves és Nógrád megyék vasúti szolgálati helyein is jó hangulatban ünnepelték a 33. vasutasnapot. A *hatvani* csomópont dolgozói a helyi sportpályán rendezett gazdag programon vettek részt, amelyen jelen voltak *Kassa* vasútállomás meghívott képviselői is.

Az ünnepségen a kassai küldöttség — a két állomás közötti kapcsolat 20. évfordulója alkalmából — jubileumi zászlót ajándékozott a hatvani csomópont dolgozóinak. Utána színvonalas sport- és kulturális műsor szórakoztatta a jelenlevőket.

Somoskőújfalu határállomás vasutasai a község sportklubjának helyiségében ünnepeltek a határ- és vámőrség tagjaival. Az ünnepségen részt vett *Fülek* állomás küldöttsége is.

Szücs Ferenc

Tisztavatás a Keleti pályaudvaron

Szép, de nehéz pályát választottak

Szűcs Zoltán ünnepi beszédét mondja

A vasutasnap központi rendezvényeinek, mint minden évben, az idén is kedves színfoltja, látványos eseménye volt a tisztavatás, melyre a Keleti pályaudvar érkezési oldalán került sor. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád*, az MSZMP KB tagja, közlekedési miniszter, *Timmer József*, a SZOT titkára, *Koszorús Ferenc*, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának tagja, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos* közlekedési minisztériumi államtitkár, *Antal Sándor*, az MSZMP VIII. kerületi és *Lugosi György*, a VI. kerületi pártbizottság titkára. *Werner Junghaus*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete Nemzetközi Szövetségének titkára, *Györffy József*, a Közlekedési Minisztérium pártbizottságának titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV Vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának a titkára.

A Himnusz után *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója köszöntötte az ünnepség résztvevőit, köztük az avatásra felsorakozott hallgatókat.

— *A vasutasnap, szakmánk piros betűs ünnepe* — kezdte megnyitó beszédét —, *annak a közlekedési ágazatnak az erkölcsi megbecsülése, amelyet nem lehet elkötelezettség, magas fokú szakmai felkészültség és hivatástudat nélkül művelni.*

Örömmel jelentem, hogy a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet 1982/83-as tanévének 106 forgalmi-kereskedelmi szakos, 58 kereskedelmi szakos, illetve 19 BKV elővárosi forgalmi-kereskedelmi szakos hallgatója, megfelelő szakmai felkészültséggel, politikai helytállással, a beosztásukhoz szükséges vezetőkészséggel rendelkezik, és felavatásuk után értékes tagjai lesznek a közlekedési dolgozók nagy családjának.

A három tanfolyam tanulmányi átlaga: *3,62*. A hallgatók a társadalmi munkában is helytálltak. Józsefváros parkosításában 600 órát dolgoztak és két szabad szombatjukat feláldozva, közel 60 ezer forint értékű, fizikai munkát végeztek. Három nagy budapesti pályaudvaron, a vonatszerelvények takarításánál, illetve vasúti kábelek fektetésénél segédkeztek.

Az avatásra, a nappali tagozatok hallgatói sorakoztak fel. Első ízben kerül sor a BKV Helyiérdekű Vasutak hallgatóinak avatására, akik 14 hónapos, részben levelező, részben nappali tanulmányaikat intézetünkben folytatták.

Oktatási, nevelési munkánkban, nagy súlyt helyezünk a folyamatosságra, a vasúti munka megszerettetésére, a vasúti szolgálat hivatástudattal történő ellátására. *Végzett hallgatóink a fokozott követelményeknek megfeleltek. Alkalmasak a vasúti végrehajtó szolgálat irányítására, mind a MÁV, mind a GYSEV vonalain, illetve a BKV által irányított budapesti elővárosi vasúti forgalomban.* Méltóak a vasút vezetőinek bizalmára, a fuvaroztatók és az utazóközönség megbecsülésére. Ezért, mint az intézet igazgatója, felkérem Szücs Zoltán vezérigazgató elvtársat, hogy a díszszemlére felsorakozott, eredményesen képesített tanfolyamhallgatókat avassa vasúti tisztekké.

A vezérigazgató elöljáróban a vasút helyzetét ismertette. Elmondotta egyebek között, hogy milyen műszaki és egyéb, a vasutasokat szolgáló fejlesztésekre van lehetőség. Foglalkozott továbbá a MÁV vezetőinek azokkal az alapvető törekvéseivel, amelyek révén a vasútüzemet szemléletében rugalmasabb, a változásokat gyorsabban követő, üzemvitelében, gazdálkodásában öntevékenyebb és hatékonyabb szervezetté formálják.

Ezt követően az avatásra felsorakozott tisztekhez fordulva a következőket mondotta:

— *Önök, akik most fegyelmezett sorokban várják tiszttévé avatásuk pillanatát, ismerik a vasúti munka szépségeit, nehézségeit.* Készen állanak arra, hogy megnövekedett, kibővült szakmai és politikai tudásukkal, elkötelezetten, fiatalos tettrekészségükkel szolgálják társadalmunk, vasútüzemünk érdekeit, feladataink magasabb szintű ellátását. Természetesnek tartjuk, hogy egyéni boldogulásuk lehetőségeit is mérlegelik. Bízom abban, hogy tudják: *elképzeléseik csak fegyelmezett, jó munkájuk teljesítésével összhangban valósulhatnak meg.*

A Tisztképző Intézet kötelékében végzett munkájukat a mai nappal befejezték. Néhány nap múlva a MÁV, a BKV, a GYSEV különböző szolgálati helyeire távoznak. A kötelesség — más-más feladat ellátására — különböző szakszolgálatokhoz szólítja Önöket. Most, amikor távoznak az intézet falai közül, emlékeztetem és kérem valamennyiüket: *ne feledjék soha, hogy mindnyájan egy ügyet, egy vasutat szolgálnak.* A társadalom nem a szakszolgálatokat becsüli, hanem a szakszolgálatok jó munkája, összhangja alapján működő, rendeltetésének megfelelő, biztonságos, pontos vasutat. Becsüljék tehát egymást, és egymás munkáját. Ápolják, fejlesszék tovább az intézetben kialakult elvtársi-munkatársi szellemet, az együttműködés, egymás segítésének készségét.

Kérem, hogy úgy végezzék továbbra is munkájukat, hogy azt a megbecsülést, amelyet az előző vasutas nemzedékek megszereztek, újra és újra kiérdemeljék. *Az irántunk megnyilvánuló bizalom arra kötelez bennünket, hogy megőrizzük szakmánk tiszteségét.* A „vasutas" fogalomnak a jövőben is a szolgálatot, a kötelességteljesítést, gondosságot, pontosságot, fegyelmezett, balesetmentes munkát kell jelentenie. Nem feledhetjük egyetlen pillanatra sem, hogy fegyelmezett, pontos, lelkiismeretes munkánktól emberi életek százai, sok milliós értékek megóvása függ.

Mi valamennyien, akik a közlekedésben dolgozunk, a népgazdaságnak ugyanazt az igényét elégítjük ki: *utasokat, árut szállítunk.* Ebben a közös tevékenységben szoros kapcsolatban állunk egymással és felelősségünk, de munkakörülményeink is megegyeznek. Ezért mondhatom, a közlekedés különböző területeiről jött, a tanfolyamot sikeresen elvégzett fiataloknak, *hogy szép, de nehéz pályát választottak.*

A megszerzett tudásukkal szolgálják Önök is célkitűzéseinket. Becsülettel álljanak helyt a mindennapi munkában. *Őszintén kívánom, hogy az egyéni elképzeléseik minél jobban találkozzanak a közösségi érdekekkel,* hasznos tevékenységük során élvezzék a jól végzett munka örömét és szépségét.

A Magyar Államvasutak, a Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút és a Budapesti Közlekedési Vállalat vezetői nevében megköszönöm eddigi munkájukat, oktatóik fáradozását és további feladataik elvégzéséhez sok sikert, jó erőt és egészséget, egész életükben pedig sok örömet és boldogságot kívánok. *Ezennel Önöket tisztekké avatom.*

A MÁV vezérigazgatójának avatóbeszéde után került sor az újdonsült tisztek fogadalomtételére, majd a szalagozásra. A fogadalom szövegét *Kiss József*, az intézet KISZ-bizottságának titkára olvasta fel.

Az avatóünnepség az internacionáléval, illetve a tiszti egységek elvonulásával ért véget. A felavatott tisztek díszebédjét a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében tartották, ahol a vasutasszakszervezet elnöksége nevében *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára mondott pohárköszöntőt.

Visi Ferenc

A különböző tagozatok képviselői szalagot kötnek az intézet zászlajára
(Laczkó Ildikó felvétele)

Útijegyzet

Julika, a jegyvizsgáló

Havonta négyszer hajnalban kelek. Pontosan negyed ötkor, hogy idejében elérjem a Déliből 5.30-kor induló, Komáromig közlekedő személyvonatot. Ez *nem szokott késni*, ami egyáltalán nem mellékes vidéki küldetésem szempontjából. Igazodnom kell egy nyomdaüzem munkakezdéséhez.

A bevezető sorok látszólag nem tartoznak az olvasóra. Különösen nem, ha még azt is hozzáteszem az előbbiekhez, hogy valahányszor sor kerül említett utazásomra, mindig egy kicsit mártírnak képzelem magam. Hősnek, aki hajnalok hajnalán önfeláldozóan kikászálódik az ágyából, és a még üres, kihalt utcákon „elindul kitűzött célja felé . . ."

— *Kérem a menetjegyeket!* — riasztott fel legutóbb effajta ábrándozásom közben már a vonaton a kalauznő hangja. Ránéztem a csinos, az egyenruhát szabályosan viselő, a munkáját határozottan végző jegyvizsgálónőre, és egy pillanatra elrestelltem magam.

— Maga nem álmos? Mikor kelt fel? — kérdeztem aztán, amint visszaadta a kezelésre átnyújtott jegyet.

— *Szolgálatban mindig frissnek kell lennie a vasutasnak.* Különösen érvényes ez, amikor a mozdony- és a vonatvezetőn kívül egyetlen jegyvizsgáló, vagyis én vagyok felelős a nyolc kocsiból álló szerelvényért. Most, 4.55-kor érkeztünk a Délibe, egyébként tegnap délután kezdtem meg a szolgálatomat Tatabánya-Alsón. Az a honállomásunk. Most Komáromban végzünk, s onnan önköltségen térünk haza . . .

A lány (elnézést a jelen esetben talán méltatlan kifejezésért, de ez a felelőssége tudatában példásan dolgozó vasutasnő koránál fogva akár a lányom lehetne) folytatta munkáját.

Az ablakon kinézve megfigyelhettem, miként mássza meg az állomásokon, megállóhelyeken a kocsik lépcsőit, és ad *Indulásra készen!"* jelzést, vigyázva az utasok testi épségére. Amikor az új felszállók miatt visszatért a fülkébe, megkérdeztem tőle:

— Hány éves? És mióta vasutas?

— *Az elmúlt nyáron töltöttem be a 18. évemet*, s mivel előbb nem jöhettem, azóta — tehát augusztustól — vagyok a MÁV alkalmazásában. Pár hónapig persze tanulnom kellett, tanfolyamon részt venni, így hát *ez év januárjában kezdtem meg a vonatkísérői szolgálatot.*

— Ez az első munkahelye?

— Dehogy! Az általános iskola után elmentem szakmát tanulni a Komárom megyei Műanyag- és Üvegfeldolgozóhoz. A szakmunkás-bizonyítvány megszerzéséhez szükséges három esztendőt még meg kellett toldanom egy évvel, mire aztán ide jöhettem a vasúthoz.

— Mi vonzotta ide?

— *Az édesanyám példája, aki már jó két évtizede pályamunkás a győri pft-főnökség II-es szakaszán.* Ezenkívül hozzájárult az elhatározásomhoz *Szűcs László* menetirányítónak — Tatabánya-Alsó akkori állomásfőnök-helyettesének — segítő szándékú tanácsa. Jó, hogy hallgattam rá. *Megszerettem a vasutat, a szolgálatot, a kolléganőket, munkatársaimat.* Sokat köszönhetek *Szendrei Laci* bácsinak, az oktatótisztnek, *Nagy János* vezénylőnek, *Pánczél Gyöngyinek*, aki szakszervezeti bizalmi és a felügyeleti szolgálat idején vállalta a patronálásomat, *Aszódi Jánosné* vonatvezetőnek és másoknak . . . Jól összeforrott gárda alkotja Tatabánya-Alsó személyzetét, ahol a 60 főnyi vonatkíséret mintegy 70 százaléka lány és asszony. Jó érzés velük dolgozni, közéjük tartozni . . . *S nem utolsó szempont az sem, hogy a keresetem meghaladja a havi öt- öt és fél ezret . . .*

Szívesen hallgattam a fiatal kalauznőt, de tapasztalataim alapján már vártam a szokásos, mondhatni divatos panaszkodást, ami végeredményben természetes emberi tulajdonság. Legalábbis én majdnem mindig sok „sírást", zokszót hallok ilyen beszélgetések alkalmával, függetlenül attól, hogy ki, hol dolgozik. Jobb hát elébe menni a problémáknak:

— Nem irigylem a maga munkáját, keresetét. Sokat kell fáradni, törődni azért — jegyeztem meg.

— *No és hol nem kell?* — hangzott a kalauznő kérdése, mire azonnal ő maga válaszolt: — Az előző munkahelyemen három műszakban, futószalagon, szigorú normában dolgoztam, s jó, ha kaptam háromezerötszáz forintot. *Nálunk csak az panaszkodhat, aki még nem próbálta a gyári munkát.* Vagy ott van édesanyám, aki a férfiakkal egy sorban veri a talpfát, emelgeti a síneket. Igaz, most egy kicsit neki is könnyebb, mert a nyári szünidőben a pályafenntartáshoz felvett diákokra ügyel. Látom őt mindig és integetek neki, amint mellettük haladunk el a vonattal . . . s tudom, hogy milyen büszke rám, az ő „Julikájára". Ja, még nem is mondtam: *Hideg Julianna a nevem . . .*

A kölcsönös bemutatkozás közben arra gondoltam, hogy Julika buzgó öntudata, szinte gyermeki lelkesedése talán csak fiatal korának tudható be. Őt még nem viselhette meg az élet. Magamban azt kívántam, hogy még nagyon sokáig ne is legyen része igazi megpróbáltatásokban, s *meg tudja őrizni bizakodását, hivatásszeretetét.*

— Hát sok sikert a továbbiakban is — mondtam. — Remélem, ha legközelebb találkozunk, már nem is jegyvizsgáló, hanem vonatvezető lesz.

— *Szeretnék egyszer az lenni*, de egyelőre még a vezetői szakvizsgát se tehetem le, mert *orvosilag harmadik csoportos vagyok.*

Meglepődve kérdeztem:

— Csak nem beteg?

— Nem, nem vagyok beteg, de felvételemkor nagyon rossz időpontban került sor az orvosi vizsgálatra. Egy végigdolgozott éjszakai műszak után állítottam oda, éppen a válóperes tárgyalásom idején, miután egyhónapi házasság elteltével elhagyott a férjem . . . Ráadásul a válás és az állásváltoztatás izgalmait tetézte, hogy a lánykori nevem visszaszerzése miatt még rohanni kellett kicseréltetni a személyi igazolványomat . . . Szóval így történt. *Rosszul sikerültek a vizsgálati tesztek, hiszen reszketett a kezem, lábam.* De jelentkezem felülvizsgálatra, hogy első csoportos lehessek. Úgy érzem, a vasútnál teljesen rendbejöttem. *Az itteni munka, a környezet és a közösség minden gondomtól, bajomtól megszabadított . . .*

E találkozás óta soha nem jutott eszembe a korai felkeléskor, se a rám váró feladatok közben, hogy én valami fontosabbat, nehezebbet teszek másoknál . . .

Kovács József

Bauxitállomás lesz Bakonyszentlászló

Tavaly ősszel már jártam ezen az állomáson. Akkor állványgyűrű fogta közre az 1896-ban emelt felvételi épületet. Most július van, és az állványgyűrű még most is közrefogja a falakat . . . Mióta is tart az átépítés?

— *Nyolcvankettő márciusában kezdték* — válaszol *Fodor Ferenc*, állomásfőnök. — *Igaz, hamarosan el is vonultak, aztán csak ősszel jöttek vissza.* Akkor is csak hat-hét fős létszámmal. Mi reméljük, még egy telet nem kell ebben a szűk helyiségben összezsúfolva, télen a széngázt nyelve eltöltenünk.

— Azt mondják, hogy a bauxit révén a szombathelyi igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú állomásává lépnek elő.

— *Valóban. Az új, a közeljövőben megnyíló bánya teljes termelésének elszállítása reánk hárul.* A tervek évi egymillió tonnával számolnak. Ez napi három-négy irányvonatot jelent. A jó minőségű ipari nyersanyag mintegy nyolcvan százaléka exportra indul. Győrig már dolgoznak a vonal átépítésén, a vonatokat M 62-es dízel-gépek továbbítják majd. *Már fektetik az iparvágányt a feladó és az állomás között* ennek hossza hat kilométer lesz.

— Ez tehát a jövő. De maradjunk a jelennél.

— Ma még kisállomásnak számítunk, bár a feladásunk ehhez mérten eléggé nagy. Évi ötvenezer tonna árut rakunk és ugyanennyi érkezik. Tavasszal készült el az új kétszázötvenszer húszméteres burkolt rakodóterület. A szállíttató vállalatok közül két iparvágánnyal rendelkezik az Erdő- és Fafeldolgozó Vállalat, eggyel a helyi téglagyár. Utóbbi azonban tetemes mennyiséget, napi negyvenezer téglát közúton továbbít, holott mi jobban szeretnénk, ha a vasutat vennék igénybe.

— Nyilván a kocsiellátás bizonytalansága miatt pártoltak a Volánhoz.

— *Nagyon ritka, ha nem tudunk nekik kocsit adni. De ha egyszer előfordul, egész évben azt emlegetik.* Erre hivatkozva a nekik kényelmesebb Volánnal szállíttatnak, még Kecskemétre és Kiskőrösre is. A drágább teherautót persze tükrözik az árak is. Az itt öt forint nyolcvanért árult téglát háromszáz kilométerrel odébb már tizenkettőért lehet megkapni.

— Bakonyszentlászlót a Bakony kapujaként emlegetik. Lemérhető ez a személyforgalomban?

— Nyári szezonban hetente három különvonat érkezik a környékre turistákkal, bár ők pénztárbevételeinket nem emelik. *Átlagban havi négyezer fizető utasunk van.* Sok az ingázó. Érdekes, hogy nemcsak a faluból járnak el az emberek, hanem más községekből is érkeznek az említett üzemek dolgozói. Létszámilag szerencsés helyzetben vagyunk. Minden posztot be tudunk tölteni, sőt még kisegítő személyzetet is adunk, ha valahol a szükség úgy kívánja.

Gerecsei Zoltán

Gazdasági munkaközösség a rakodások gyorsításáért

A vasúti szállítások egyenletesebbé tétele, a fuvareszközök jobb kihasználása érdekében nagy jelentősége van annak, hogy a vasúti kocsik ki- és berakását a fuvaroztató felek szombaton és vasárnap is folyamatosan végezzék. Ebből a szempontból különösen hasznos a debreceni vasútigazgatóság területén, pontosabban *Mátészalka* állomáson létrehozott rakodási gazdasági munkaközösség tevékenysége.

A közösség kimondottan vasúti kocsik hétvégi ki- és berakása céljából alakult. Elsősorban a Szatmár Bútorgyár részére nyújtja az említett szolgáltatást, de az igényektől és lehetőségektől, illetve a gépi és fizikai kapacitástól függően bővíteni kívánja tevékenységét.

A MÁV kollektív szerződés módosítása (3.)

Bérpótlék vagy hatékonyság?

A kollektív szerződés évenkénti módosításához visszatérően és igen nagy számban érkeznek olyan javaslatok, melyek a bérfelhasználást számottevően megnövelnék. A módosításra irányuló kérelmek nagy része nem az ösztönzés szempontjából leghatékonyabb bérformákra vonatkozik, hanem a teljesítményektől független bérpótlékok és kiegészítő fizetések növelésére, illetve további kiterjesztésére.

A vasút vezetői, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben, számos esetben helyt adtak ezeknek a javaslatoknak és indokolt esetben bevezetésre kerültek. *(A MÁV kollektív szerződés 14 jogcímén állapít meg bérpótlékot.)* Ezen túlmenően jogszabályi rendelkezés alapján is igen nagy összegű pótlékot fizet ki a vasút dolgozói részére.

A munkabér elemei és funkciói

Miután a bérpótlékok finanszírozási forrása a bérfejlesztési keret, vizsgáljuk meg a munkabér legdöntőbb elemeinek tartalmát, funkcióját, nagyságrendjét, változásának dinamizmusát.

1. Törzsbér.

Itt kell számba venni az alapbér jellegű fizetéseket, továbbá a teljesítmény követelményrendszer alapján járó munkabért, illetve prémiumot.

Az alapbér nagyságát a végzett munka, az adott munkakörülmény és a dolgozó szakképzettsége határolja be. Továbbá a dolgozó tulajdonsága (pontosság, begyakorlottság stb.) is közrejátszanak az alapbérek konkrét megállapításánál. Az ösztönzésben kifejtett szerepe miatt a keresetek alakulásában meghatározó jelleget kell öltenie.

2. Prémium, jutalom.

A vállalati prémium- és jutalomkeretek jó gyakorlat mellett igen hatékonyan szolgálhatják az anyagi ösztönzést. A prémiumfeladatokat a munkakör jellegéhez igazodva, differenciáltan szükséges megállapítani, figyelemmel az adott szervezet, egység vagy a premizált dolgozó feladatkörére.

3. Bérpótlékok.

A bérpótlék az alapbérhez vagy a törzsbérhez járuló, rendszerint sajátos munkakörülményekkel vagy a munkakör ellátásával kapcsolatos külső feladattal (pl. nyelvpótlék) megállapított összeg.

Bérpótlék megállapítására általában akkor kerülhet sor, ha a dolgozó több műszakos munkakörben, meghatározott beosztásban, kedvezőtlen körülmények között végzi a munkáját.

Bérfajták	1978. E Ft	1982. E Ft	Index % 1982/78
Törzsbér	4 839 030	5 674 386	117,26
Ebből telj. bér	600 128,8	638 041	113,82
Bérpótlék	611 899	930 563	152,07
Ebből túlórapótlék	73 625	96 223	130,69
Műszakpótlék	430 786	635 370	147,49
Egyéb bér	734 930	912 208	124,12
Össz. kifiz. bér	6 185 860	7 517 157	121,52

A növekedési indexek között szembetűnően kiemelkedik a pótlékok 52,07 százalékos emelkedése, szemben az alapbérek 17,26 százalékos növekedésével.

Ebből megállapítható, hogy a vasút ebben az időszakban felhasznált bérkereteiből igen nagy összeget fordított a nehéz munkakörülmények között, a túlórában végzett munka és a több műszakos munkarend fokozottabb igénybevételének anyagi elismerésére.

Alaposan megnőtt a pótlékok szerepe

Ha a pótlékok felhasználási területeit szorosabban vizsgáljuk, azt tapasztalhatjuk, hogy egyes munkakörökben a keresetek döntő tényezőivé váltak. Egy reprezentatív vizsgálat során *megállapították, hogy a mozdonyvezetők keresetét a produktív teljesítmény sokkal kisebb mértékben alakítja, mint a teljesített munkaidő, illetve az ennek alapján fizetett túlórapótlék és a vonzataként jelentkező műszakpótléktöbblet.*

Ugyanez állapítható meg a vonatvezetők, jegyvizsgálók, forgalmi szolgálattevők bérszerkezetéről is.

Azt kell mondani, hogy a pótlékok a dinamikus növekedés következtében, több munkakörben, a keresetek meghatározó tényezővé váltak — és ennek végső következménye az lett, hogy a hatékonyság növelésében lényegesen nagyobb szerepet betöltő alapbér (teljesítménybér) és prémium növelési lehetőségei beszűkültek.

Az 1983. évi módosítások, melyek a bérfelhasználást növelnék, jó része a pótlékok felemelésére — veszélyességi pótlék kiterjesztése, pénzkezelési pótlék emelése, készenléti díj emelése, készenléti díj helyett magasabb vetítési kulccsal megállapított ügyeleti díjazás bevezetése, munkásszállón eltöltött készenléti díj a munkahelyen alkalmazott szabály szerinti díjazása, az utazószemélyzet műszakpótléka kiszámításának megváltoztatása — míg egy-egy javaslat a bérrendszer módosítására vonatkozik.

A javaslatokat több okból sem célszerű végrehajtani. Első indokként kell megemlíteni azt az alapelvet, hogy akkor célszerű bérpótlékot megállapítani, ha az alapbérben, mint munkavégzési sajátosságot nem lehet kellően elismerni, illetve az adott kedvezőtlen körülmény esetenként jelentkezik.

A következő és igen lényeges indok, hogy az esetleges bevezetés bérfedezetét eredményes bérgazdálkodással kell megteremteni.

A rendelkezések nem teszik lehetővé

Az idén bevezetett bér- és keresetszabályozás erőteljesen korlátozza a bérkiáramlást *(a korábbi évek átlagos bérfejlődésének a felére csökkent a vasút bérszínvonal-növelési lehetősége)*. A rendelkezésre álló összegeket kizárólag a hatékony és eredményes munka ösztönzésére (alap-, illetve teljesítménybér-növelésre) kell felhasználni. A népgazdasági, illetve ágazati szintű irányelvek is ezt a célt, továbbá a bérszerkezet átalakítását az indokolatlan bérpótlékok alapbéresítése útján szorgalmazzák.

A rendelkezések nem teszik lehetővé a készenlét ügyeletté történő átminősítését változatlan tartalmú feladat mellett. Ebből következik, hogy nem adnak lehetőséget az utazószemélyzet műszakpótlék-elszámolásának megváltoztatására sem.

A bérrendszerre vonatkozó javaslatok közül célszerűtlen a rangfokozati bér visszaállítása. A vasúti munka sajátosságait, az előírt képesítések megszerzését a vállalati bérrendszer kellően ösztönzi. *A bérezésben meglevő feszültségek nem elsősorban az alapbérrendszerből erednek, hanem a cikkben jelzett bérelemek felfutásából.*

A bérezéssel kapcsolatos értékelést azzal szeretnénk lezárni, hogy a bérrendszer gyakorlati alkalmazásának, továbbá a munkabér többi eleme funkcionálásának széles körű, folyamatos vizsgálatára állandóan szükség van. Ezért minden olyan javaslatot örömmel fogadunk, mely a hatékony, eredményes munkavégzés ösztönzését segíti elő.

Zsadányi Péter

Mit kell tudni

a levonásos lakbérfizetés új szabályairól?

Mint ismeretes, a vállalati bérlakások és munkaköri szolgálati lakások azon bérlői vagy jogcím nélküli használói, akik illetményüket a MÁV-tól, illetve nyugellátásukat a MÁV Nyugdíj Hivatal útján kapják, lakbérüket (lakáshasználati díjukat) úgy is fizethetik, hogy azt munkabérükből, illetve nyugellátásukból levonják és átutalják.

A lakásügyi jogszabályok változásai, az ezzel kapcsolatos MÁV-utasítások korszerűsítése szükségessé tették a levonásos lakbér- (lakáshasználati díj) fizetés rendjének pontosítását is. A MÁV Lakásügyi Utasítás azzal kapcsolatos módosítását a *MÁV Értesítője* 1983. évi 23. számában jelent meg.

A jövőben a lakbér- (lakáshasználati díj) fizetésre kötelezett szerződésben bízza meg a Magyar Államvasutakat, hogy járandóságából (fizetés, táppénz, nyugellátás) vonja le és utalja át az illetékes lakbérnyilvántartó szervnek a lakbért. A megbízási szerződés (kötelező) mintáját a *MÁV Lakásügyi Utasítás* 11. sz. melléklete tartalmazza.

A megbízási szerződést „tényleges" dolgozónak az illetményét számfejtő szolgálati főnökséggel (pl. körzeti üzemfőnökség, üzem-, számviteli főnökség stb.), míg a nyugellátásban részesülőnek a MÁV Nyugdíj Hivatallal (Budapest VI., Népköztársaság útja 66.), levélcím: Budapest, PF. 20. 1378 kell megkötnie.

A megbízottnak (bérelszámoló, Nyugdíj Hivatal ügyintézője) nincs lehetősége, hogy az összeg helyességét ellenőrizze. Ezért az átalandó összeg helyes és pontos megjelöléséért kizárólag a megbízó felelős, mely egyúttal azt is jelenti, hogy ha a helytelenül feltüntetett összeg alacsonyabb, mint a lakbér, akkor a levonás és átutalás ellenére úgy kell tekinteni, mintha a megbízó egyáltalán nem tenne eleget lakbérfizetési kötelezettségének. *Ezért célszerű, ha a megbízási szerződés 1. pontját a megbízó a jogerős Lakbérközlési lap B) rész 17. e. pontja alapján tölti ki.*

A megbízási szerződés alapján a MÁV vállalja, hogy a megjelölt összeget levonja a munkabérből vagy — amennyiben a tényleges dolgozó ezt nem zárja ki — a táppénzből, illetőleg a nyugellátásból és átutalja a számviteli szervnek. Vállalja továbbá a MÁV — ez az új —, hogyha a megjelölt összeg levonásához elegendő fedezet nem áll rendelkezésre, soron kívül és úgy értesíti a megbízót, hogy az — a tárgyhó 15-ig beérkezőleg — eleget tudjon tenni lakbérfizetési kötelezettségének készpénzfizetéssel, OTP-átutalással vagy postautalvánnyal.

A megbízási szerződést 2 példányban, jól olvashatóan kell kitölteni és aláírni. A szerződés-nyomtatványt a tényleges dolgozó a szolgálati főnökségtől, illetve a számviteli főnökségtől, a nyugellátásban részesülő a MÁV Nyugdíj Hivatalától kérheti. A megbízási szerződés létrejöttének leggyorsabb módja, hogy a tényleges dolgozó, illetve a nyugellátásban részesülő két példányban kitölti és ajánlott levélben elküldi a számfejtő, illetve nyugellátást folyósító szervhez, ahol előjegyzik, aláírják, lepecsételik és az egyik példányt visszaküldik.

A korábbi hozzájárulásos és az új szerződéses rendszer váltása, az átmenet, természetesen türelmi idővel történik. Ennek megfelelően 1983 szeptemberéig a két forma párhuzamosan él, az 1983 októberi lakbér azonban már csak annál kerül levonásra, aki érvényes, új megbízási szerződést kötött. Ehhez pedig az szükséges, *hogy a nyugellátott 1983. augusztus 15-ig, a tényleges dolgozó pedig 1983. szeptember 15-ig legkésőbb nyújtsa be a megbízási szerződést.*

Dr. Bábiczky László

FAFARAGÓ NYUGDÍJAS VASUTASOK

Nász Pál, Török Mihály és *Sándor János* nyugdíjasként ismerkedett meg a fafaragás művészetével. Szajoli otthonukban szebbnél szebb népművészeti tárgyakat készítettek már. *Godó Józsefné* vasutas feleség pedig népi hímzéseivel vált ismertté.

A vasutas nyugdíjasok faragásaiból és népi hímzéseiből július 6—20-ig *Horváth István*, a szolnoki nyugdíjas szakszervezeti csoport elnöke kiállítást rendezett. A kiállításnak nagy sikere volt Szolnokon.

— **Ünnepélyes bizonyítványosztás.** Hatvanban öt évvel ezelőtt alakult a vasútforgalmi szakközépiskola. Az idén 21 fiatalnak adták át ünnepélyesen a bizonyítványt. A fiatalok többsége a hatvani és a füzesabonyi körzeti üzemfőnökségen helyezkedik el forgalmi és kereskedelmi munkakörben. A bizonyítvány átvétele után a legjobb három tanuló pénzjutalmat kapott.

Kiváló szakember

A villanyszerelők brigádvezetője

Nedvig Tivadart, a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség villamos csoportvezetőjét a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesítették. Negyedik ilyen kitüntetését a brigádmozgalomban végzett eredményes munkájáért kapta a kiváló szakember, az üzemfőnökség *Dózsa György* szocialista brigádjának a vezetője.

Munkahelyén, a zalaegerszegi villamos műhelyben beszélgettünk vele.

— Mikor alakult a brigád?

— 1964-ben alakítottuk. Kilencen vagyunk villanyszerelők. Területünk a zalai megyeszékhelytől *Nagykanizsáig, Rédicsig, Zalalövőig és Zalaszentgrótig* terjed. A villanyszerelés mellett minden olyan munkát elvégzünk, ami ehhez kapcsolódik.

A Dózsa György szocialista brigád 9 alkalommal kapta meg a szocialista címet, négyszer részesült bronz és ezüst fokozatú elismerésben.

— Legfőbb feladatunk a gazdasági munka segítése — folytatja Nedvig Tivadar. — *Pár órás, főként munkaidőn túli munkánkért nem kérünk különdíjazást. A túlórapapír helyett a brigádnaplónk a bizonylat.* Több brigádtagunk bejáró. A munkaidő után a vonatindulásig itt dolgoznak a műhelyben egy-egy külön feladaton, amiért nem kérünk ellenszolgáltatást. Részt vettünk az állomás térvilágításának a kialakítási munkájában — társadalmi munkában is. Egy villanyszerelő rengeteg anyagot meg tud spórolni figyelmesebb munkájával. A takarékosság is szerepel célkitűzéseink között.

— És az óvoda patronálása?

— Hát igen — mosolyodik el, majd így folytatja: — a ma 23 éves fiam is ide, az állomáshoz közeli Radnóti óvodába járt. Annak idején megkértek apróbb-cseprőbb javítások elvégzésére. Később vittem a brigádtársaimat is. Az összes javítási, karbantartási feladatok mellett mi végezzük a parkosítást is. Így értük el, hogy ebben a gyermekintézményben a bejutás szempontjából előnyös helyzetük van a vasutasok gyerekeinek.

Három, Erkel Színházba szóló *vasutas operabérletük* van évek óta. Több esetben egymás között sorsolják a bérleteket az érdeklődés miatt. A brigádvezető 20 évig tagja volt az állomási szakszervezeti bizottság kulturális és sportbizottságának. Ezzel széles körű ismeretségre tett szert az országban a vasutasok között. Ezt különböző kirándulásaik szervezésekor hasznosítják. Más brigádok képviselőivel együtt a nyáron 23-an Szegedre mennek kirándulni.

Nedvig Tivadar egyike volt azoknak a brigádvezetőknek, akik az országos tanácskozáson képviselték a vasutas brigádokat.

Sz. Jakab István

A BÚCSÚZÓ VISSZATEKINT

Legénykorában falusi vagy tanyasi tanító szeretett volna lenni. Úgy érezte, minden képessége adott ahhoz, hogy okos szóval, jó példával formálja a felnövekvő nemzedéket.

— *Kár, hogy nem sikerült* — sóhajt a most, hatvanhárom évesen nyugdíjba vonult *Baki Miklós*, a MÁV Egészségügyi Ellátási Főnökség volt vezetője, majd hozzáteszi: — *Azért egyáltalán nem vagyok elégedetlen a sorsommal.*

Meg is indokolja kijelentését:

— Sok gonddal, nehézséggel kellett életemben szembenézni, és sikeresen *jutottunk* ki a küzdelmekből . . .

Erős akarattal

A mondat második részében használt többes szám elárulja közösségi érzését, alapvető természetét, ami elsősorban talán onnan ered, hogy *16 gyermekes családban nőtt fel, a Fejér megyei Ráckeresztúron.* Édesanyját négyéves korában elvesztette, s már csak ezért sem nehéz elképzelni, mennyi akarat, elszántság kellett a felszabadulás előtt a *Bólyai-főreálgimnázium* elvégzéséhez, az érettségi bizonyítvány megszerzéséhez. Aztán jött a háború, a katonaság, hadifogság az amerikaiaknál, és egy időben a bizalmatlanság, amelyet a *zászlósi* rang ténye táplált. Kétség ugyan nem fért a tisztességéhez, ezért 1952-ben az azonos értékű „tartalékos hadnagy" címet írták be a katonakönyvébe. Ő azonban arra is igazán büszke volt, hogy akkor már egy éve *hivatásos gépkocsivezetőként* dolgozott a MÁV Autófuvarozási Főnökségen.

— *Később ott választottak meg munkatársaim szakszervezeti titkárrá.* Hét éven át tevékenykedtem függetlenített funkcióban. Ezt követően az Építési Géptelep Főnökség Verseny utcai kirendeltségének a vezetését bízták rám — emlékezik.

Nem mondja, de életrajzi adataiból látható, hogy már abban az időszakban is *többször kitüntették.* 1968-ban kapta meg a SZOT-elnökség által adományozott *Szakszervezeti Munkáért* kitüntető jelvény ezüst fokozatát.

— *A MÁV Egészségügyi Ellátási Főnökséghez 1974-ben kerültem* — jegyzi meg. — Előbb itt ügyintéző, aztán szállítási csoportvezető, végül a főnökség vezetője lettem. A nyugdíjkorhatár elérése után még három évig maradtam ezen a poszton. Úgy érzem, megtettem, amit feletteseim és munkatársaim elvárhattak tőlem. Legyen bizonyság rá az 1980-ban átvett *Vezérigazgatói dicséret* . . .

Őrségváltás után

Utóda, *Rékasi István* is csak az elismerés hangján szól Baki Miklórsól, aki most is kész segíteni, ha szükség van rá. Mindenesetre követendő példa: kikérni az emberek véleményét egy-egy vezetői döntés előtt.

— *Én is vallom* — mondja Rékasi István —, *hogy csak a közösséggel együtt lehet eredményeket elerni, feladatokat megoldani, tervet teljesíteni.*

A főnökség 69 tagú kollektívája évente 100 milliós forgalmat bonyolít le. A kívülálló nem tudja megítélni, hogy ez sok-e vagy kevés, de Baki Miklós magyarázata egyszerűsíti a számadatot:

— *Az itt dolgozó emberek munkája alapvetően meghatározza a vasút kötelékében dolgozók egészségügyi ellátásának és gyógyításának színvonalát. Időben és gyorsan kell a központi beszerzési rendszerben forgalmazott orvosi eszközöket, gyógyászati anyagokat, műszereket stb. kezelni, szállítani, rendelni, nyilvántartani. Szinte valamennyi vasútegészségügyi intézménnyel kapcsolatban állunk . . .*

Csakugyan szép, felelősségteljes feladat volt ez mindig. Ha Baki Miklósnak csupán az volna az egyetlen érdeme, hogy *kezdettől fogva* részt vett a főnökség munkájában, már akkor se kellene elégedetlenkednie sorsa, pályája ilyetén alakulása miatt.

Tanácstagként

Pedagógus ugyan nem lett, mint ifjúkorában álmodta, de *eredményes életutat járt be.* S ez az út még nem zárult le a nyugdíjazással. Lakóhelyén, a fővárosi XI. kerületben — ahol 1969-ben tanácstaggá választották —, most is meglevő ambíciójával *még sokat kíván tenni az ott lakó emberekért.*

Buzgó Ferenc

BARÁTI EGYÜTTMŰKÖDÉS

A Keleti csomópont és Moszkva kijevi pályaudvar dolgozói 1974-ben kötöttek szocialista együttműködési szerződést. E kapcsolat eredményeként lényegesen javult a kocsik műszaki állapota. Kilenc év alatt egyetlen vagont sem kellett kisorozni sem a magyar, sem a szovjet vasutasok hibájából.

A közelmúltban *Lázár Józsefnek*, a Keleti MSZBT tagcsoportjának vezetésével nyolctagú vasutas delegáció utazott Moszkvába, hogy ismét felújítsák a szocialista együttműködési szerződést.

Változatos témák, színvonalas alkotások

Bereczki Loránd, a Nemzeti Galéria főigazgatója nyitotta meg a 33. vasutas képzőművészeti kiállítást

A megnyitó ünnepélyes pillanatai

Neked melyik tetszik?
(Laczkó Ildikó felvételei)

Esztendőről esztendőre örömmel várt esemény a vasutasnap, hiszen a hétköznapok egyhangúságába, megszokottságába nemcsak mást, nemcsak üde színt hoz, hanem a változatos ünnepi programokon keresztül, — közvetve — eredményeinket is tükrözteti. Jólesik egy szusszanásnyi időre megállni, feltöltődni, rácsodálkozni munkatársaink alkotó fantáziájára, a szépségre ami kezük nyomán kibontakozik. Mindennek talán legszebb megnyilvánulása időről időre a vasutas képzőművészek országos kiállítása, amely egyben a vasutasnapi ünnepségsorozatot is megnyitja. Az idén 33. alkalommal került sor erre.

A kiállítást ezúttal is a főváros szívében, a Vasutasok Szakszervezetének Központi Képzőművészeti Köre otthonában, a Népszínház utca 29-ben rendezték meg. A megnyitó napján, július 6-án ünnepi transzparens fogadta a látogatókat, a kiállítókat, a vendégeket, akik között ott volt *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója is.

Bojtor Imre, a népszerű magyarnóta énekes, a vasutasszakszervezet zeneiskolájának igazgatója köszöntötte az egybegyűlteket, s tájékoztatta őket a kiállítás előzményeiről Mint elmondotta, az idei kiállítást megelőző pályázati felhívásra kettő híján százan jelentkeztek 421 alkotással. A beérkezett pályaműveket 5 tagú, hivatásos művészekből álló zsüri bírálta el. Érdemes megjegyezni egybehangzó véleményüket: alig akadt olyan alkotó, akinek el kellett utasítani a munkáját; *magas színvonal, változatos téma és eredeti megoldás jellemzi a kiállított műveket*, amelyek nemcsak az alkotókat, hanem a képzőművész tanárokat is dicséri.

Bereczki Loránd, a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója is hangsúlyozta ezt megnyitójában. Elöljáróban utalt arra, hogy a korábbi kiállításokhoz képest határozott és egyértelmű a fejlődés, ami elsősorban az alkotásokból sugárzó műveszi felszabadultságban, örömben nyilvánul meg. Bátrabb a kísérletező kedv, többféle anyagba „leheltek lelket" a pályázók, s több a karakteres, egyéni látásmód ihlette alkotás. Külön elismerésre méltó a feldolgozott, megjelenített témák sokszínűsége. Mindez támpontot és inspirációt adhat a leendő művészeknek, és feltöltheti a már elismerteket is. Ezzel, a körön túlmutató hatással válhat az országos vasutas képzőművészet rangos eseményévé. A főigazgató végezetül köszönetet mondott mindazoknak, akik segítették, támogatták ennek a kiállításnak a létrejöttét, s külön is elismerően szólt a képzőművész tanárok áldozatos munkájáról.

A kiállítást, az egyes alkotásokat szemlélve az jut az ember eszébe, hogy semmiképpen sem vállalta volna a zsüritag szerepét, mert oly változatos az anyag, a téma, olyannyira meggyőző a látvány. A tárlatnéző előbb-utóbb ráeszmél: a szürke mindennapok színesek, ha van szemünk hozzá, az élet megannyi rejtelemmel, megoldásra váró feladattal teli, csak föl kell ismernünk azokat, szépség és értelem a hétköznapok ajándéka, ha érzékenyek vagyunk rá. Picasso szavai jutnak az eszembe: *„A művészet szemfényvesztés, amely testközelbe hozza az igazságot."* Az első látogatók arcát fürkészve, talán hasonló érzések, gondolatok futhattak keresztül mások fejében is. Nem csoda hát, hogy nagy izgalom lett úrrá mindenkin, amikor elérkeztek a pályadíjak átadásának percei, miközben Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára a legjobbaknak kijáró pályadíjakat és jutalmakat átnyújtotta.

Szobrászat: *Csorba Katalin*, legjobb emberábrázolás; *Czinege István*, legjobb emberábrázolás II., *Ziman Lajos* a legjobb munkaábrázolás, *Pallag Józsefné*, összmunkásságáért, *Kocsis Miklós*, összmunkásságáért.

Festészet: *Fábián Sándor*, legjobb munkaábrázolás, *Csüllög Júlia*, legjobb emberábrázolás, *Barkóczi József*, legjobb emberábrázolás II., *Prax Ágnes*, legjobb táj I., *Jobba Éva*, legjobb táj II.

Oklevél elismerésben részesültek: *Szikszai György, Szabó Magda, Pálfy József, Komorczki Tamás, Bottyán János, Farkas Antal, Morva Andrea, Klincsek János, Szabó László, Gomola József.*

Hárman kapták meg a vasutas-szakszervezet különdíját: *Szommer József* szobrászat, *Gomola József* festészet, és *Telkes Tamás* grafika.

Gyarmati Szabó Éva

AZ IDÉN NEGYEDSZER

Dunakeszin találkoztak a vasutas fuvószenekarok

A hagyományok szerint — mint az közismert — szakszervezetünk eddig kétévenként rendezte meg a vasutas fuvószenekarok országos találkozóját. A sorozat 1976-ban Dunakeszin kezdődött, majd két alkalommal Tapolca adott otthont e rangos zenei találkozónak. *A IV. országos vasutas fúvószenekari találkozó színhelye ismét Dunakeszi volt.*

A város, a járműjavító üzem és a József Attila Művelődési Központ vezetősége örömmel fogadta a felkérést a találkozó megrendezésére. Több színnyomásos, ízléses kivitelű — szakszervezetünk emblémájával díszített — meghívó adta hírül a kétnapos rendezvény gazdag programját.

A találkozó július 2-án, a Dunakeszi új városrészében épült 4-es számú Általános Iskola előtti téren tartott megnyitó ünnepséggel kezdődött. A hét fúvószenekar közel 300 tagját és a nagyszámú közönséget *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkára üdvözölte. Az ünnepségen részt vett *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is.

A megnyitó után, az iskola előtt levő szökőkút körül elhelyezkedő zenekarok 15-15 perces műsort adtak. Elsőként a házigazda, Dunakeszi József Attila Művelődési Központ fúvószenekara adta elő műsorát, *Gergely Gyula* karnagy vezetésével. Sikert aratott a hegyeshalmi Művelődési Ház fúvószenekara is. Sok tapssal jutalmazta a hallgatóság a Kiskunhalasi Művelődési Ház fúvószenekarát, *Katancsics Gyula* vezényletével, a Kálmán Imre:Ördöglovas c. operettjéből bemutatott palotásért.

Koszorúznak a zenekarok képviselői

Külön zenei csemegét jelentett a közönség számára a békéscsabai zenekar előadásában elhangzott Marricone: Volt egyszer egy vadnyugat c. filmzenéje. Dirigálta *Ötvös Nándor* karmester. Illett a találkozó műsorába a szegedi együttes által előadott Verdi: Nabucco nyitánya, amelyet *Marosvári Attila* karmester vezényelt.

Lenyűgöző hatást váltott ki a bemutató hangverseny záró eseménye, amikor *Heiner Károly* karmester intésére a részt vevő zenekarok együttes előadásában felhangzott Kodály Zoltán: Háry János c. daljátékából az Intermezzo. A közel 300 főből álló zenekar tagjai nagy örömmel fogadták a szűnni nem akaró tapsot.

Az első nap a művelődési központ színháztermében tartott jó hangulatú baráti találkozóval ért véget.

Másnap, július 3-án, vasárnap délelőtt a zenekarok a város hét pontján tartott *térzenével köszöntötték Dunakeszi lakosságát.* Ezt követően vette kezdetét a nagyszabású felvonulás. A zenekarok egymást követve, pattogós indulókat játszva, zeneszóval vonultak fel a Lenin-szoborhoz a járókelők és a környező házak teraszán levő lakók tapsának kíséretében. A Himnusz elhangzása után a találkozó résztvevői nevében koszorút helyeztek el a szobor talapzatán.

Az ünnepség és ezzel együtt a kétnapos találkozó az Internacionálé hangjaival és a zenekarok elvonulásával ért véget.

Szőnyi Lajos

EREDMÉNYES VOLT A PÁLYÁZAT

Fotókiállítás Székesfehérváron

A vasutasok szakszervezete az idei vasutasnap tiszteletére immár harmadszor hirdetett fotópályázatot. A pályázatra 56 alkotó 360 képet küldött, amelyből a zsüri kilencvenet javasolt kiállításra. A pályázat célja a fotóművészet eszközeivel bemutatni a vasutasok életés munkakörülményeit, a változó világunk emberét, kapcsolatait.

A székesfehérvári Vörösmarty Művelődési Házban rendezett kiállítás megnyitásán *Kereszturi Ferenc*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja méltatta az amatőrmozgalom szerepét, az egyént és a közösséget egyaránt formáló művészet hatását.

A zsüri 12 szerző 15 alkotását díjazta. Vasutas témakörben fődíjat kapott *Varga Imre* négy portréja. A legjobb vasutas fotószakkör díjat *a székesfehérvári vasutas művelődési ház fotószakköre kapta.*

A kiállítás anyagát az ország valamennyi vasutas művelődési házában megtekinthetik majd az érdeklődők.

Lobogós Judit

ALKOTÓ IFJÚSÁG

Kiállítás a Déli pályaudvaron

A MÁV Vezérigazgatóság az idén is a vasutasnap alkalmából rendezte meg a vasutas fiatalok országos *Alkotó Ifjúság* kiállítását. A pályázatra beküldött alkotások bemutatására ezúttal is a Déli pályaudvar üvegcsarnokában került sor.

Dr. Kurucsai László, a munkaügy és szociálpolitikai szakosztály helyettes vezetője megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a pályázatra benyújtott alkotások között számos újítás, szakdolgozat, FMKT-pályamunka található. Különösen ki kell emelni a műszaki berendezések, készülékek, műszerek szakmai színvonalát. Ezen belül elsősorban a vontatási szakszolgálat, valamint a biztosítóberendezési és automatizálási szakterület fiataljainak aktivitását.

Figyelemre méltó az is, hogy a 45 értékelt szakdolgozat között mintegy 30 százalékot tesz ki az energiatakarékossággal és a gazdálkodással foglalkozó pályamunka.

Olyan alkotás is szerepel a pályázaton, mely importkiváltó hatása miatt, az új technológiák elterjesztése reven hívja fel magára a figyelmet.

A szakosztályvezető-helyettes beszéde végén a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete nevében minden alkotónak megköszönte fáradozását, majd felkérte *Gulyás János* vezérigazgató-helyettest a pályadíjak átadására. *A gyakorlati és a szakdolgozat kategóriában 1000—4000 forintig díjazták a legjobb alkotásokat, míg a hobby kategóriában 500 forinttal jutalmazták a kiemelkedő munkákat.*

Az ünnepélyes megnyitó után a részvevők megtekintették a kiállítást.

(Laczkó Ildikó felv.)

Kőszegen és Sopronban

Vasúti magasépítési napok

Június 16-án és 17-én *Kőszegen* és *Sopronban* megrendezték a XII. vasúti magasépítési napokat. A Közlekedéstudományi Egyesület szombathelyi, soproni területi szervezete és a vasúti magasépítési szakosztály tanácskozásán mintegy 180 építési, műszaki szakember vett részt az országból.

Az első napon a szombathelyi vasútigazgatóság épületfenntartási és a celldömölki építési főnökség tevékenységével ismerkedtek a hallgatók. Több helyi témájú előadásra is sor került, többek között a szombathelyi vontatási telep rekonstrukciójáról és a vasi megyeszékhely rendezési tervének közlekedési összefüggéseiről. Szó volt az energiatakarékos fűtési rendszerekről is.

Június 17-én Sopronban, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútigazgatóság építészeti munkáiba kaptak betekintést a tanácskozás résztvevői. Majd a soproni GySEV állomás felvételi épülete tervezésének és kivitelezésének az irányelveit ismertették. Számos helyi építészeti és kulturális létesítmény meglátogatása is szerepelt a programban.

A tanácskozás első napját *Kapronczai János*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője, a másodikat *Megyik Ferenc*, GySEV-igazgató nyitotta meg. A XII. vasúti magasépítési napokon részt vett *Solymos János*, az MTESZ főtitkárhelyettese.

Sz. Jakab

Kiállítások Celldömölkön

A Nyugat-Dunántúlon az idei vasutasnap egyik legfontosabb eseménye Celldömölkön, a Kemenesaljai Művelődési Központban megnyitott kiállítás volt. Július 7-én *Kapronczai János* vasútigazgató nyitotta meg *A múlt mozdonyai* című bemutatót. Az eseményen ott volt *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint *Kálmán Jenő*, az MSZMP Celldömölk városi bizottságának első titkára és *Tóth József* tanácselnök.

A műszaki szempontból kifogástalan, az idővel együtthaladó, magyarázó szöveggel, fotókkal és illusztrációkkal ellátott tablókon 24-féle mozdonytípussal ismerkedhetnek meg a látogatók. Ezek a vontatójárművek 110 éve nőttek össze a vasutastelepüléssel, Celldömölkkel. Több egyedi mozdonyalkatrész is kiállításra került.

Az anyagot több éves gyűjtés, válogatás után Fehér Tamás műszaki üzemfőnök-helyettes irányításával tette közkinccsé a vontatási üzemegység kollektívája.

Előtte két nappal a szociális épületben a helyi vasutasok által készített tájjelegű hímzések és fafaragások kiállítását nyitották meg. A klubhelyiségben 50-60 hímzés és közel 20 faragás kapott helyet. A bemutatót a *Béke és Barátság* szocialista brigád tagjai, több állomási nődolgozó lelkes munkája segítségével hozta létre.

(jakab)

FINN FÚVÓSZENEKAR SZEGEDEN

Szeged testvérvárosából, a finnországi *Turkuból* érkezett fúvószenekart baráti találkozón fogadta a szegedi vasutas-zenekar. A vasutas művelődési házban június 22-én tartott találkozón a két zenekar egy-egy órás bemutatkozó hangversenyt is adott. A nagyszámú hallgatóság lelkes tapssal köszönte meg a két együttes színvonalas műsorát.

Sportdélután Tapolcán

A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a 33. vasutasnap tiszteletére sportdélutánt rendezett. A rendezvény kiemelkedő eseménye az öt csapat között megszervezett kispályás labdarúgótorna és a sakkbajnokság volt. A labdarúgótornát és az ezzel járó értékes üzemfőnökségi vándorkupát a biztosítóberendezési fenntartási üzem csapata nyerte a forgalom előtt. A harmadik hely a tavalyi győztes vontatás csapatának jutott.

A sakkbajnokságot a forgalom csapata nyerte. Egyéni győztese pedig *Simon József* lett a forgalom csapatából.

Női kispályás labdarúgótorna

A 33. vasutasnap alkalmából, június 29-én a Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Bizottsága, a BVSC sporttelepen női kispályás labdarúgótornát rendezett. Az első ízben kiírt tornán a MÁV Számítástechnikai Üzem, a MÁV Jegynyomda és a MÁV Tervező Intézet csapatai vettek részt.

A hangulatos sportdélután ünnepélyes eredményhirdetéssel fejeződött be. *Az első helyet a MÁV Jegynyomda csapata szerezte meg.*

KÉT USIC-VERSENY MÉRLEGE

Női úszóválogatottunk harmadik, férfi teniszezőink hatodik helyezése

A nemzetközi vasutas sportélet két rangos eseményére került sor a közelmúltban a jugoszláviai *Novi-Sadon*, illetve a lengyelországi *Bielsko-Bialán*.

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) szervezésében Novi-Sadon nyolcadik alkalommal találkoztak a legjobb vasutas úszónők, míg Bielsko-Biala a férfi teniszezőknek adott otthont, immáron a XII. bajnokság keretében.

Novi-Sadon, a Vojvodina uszodájában a részt vevő kilenc ország zászlajának ünnepélyes felvonása után *Ottó Kődel*, az USIC elnöksége nevében köszöntötte a rendezőket és a megjelent csapatokat.

A megnyitó után az előző napon megtartott sorsolás szerint az időelőfutamokra került sor. A kevés induló miatt még aznap délutánra a döntőket is előrehozták, ezért a lányoknak csak annyit kellett úszniuk, hogy a döntőbe bekerüljenek. Ez a terv a 100 m gyorsúszás kivételével valamennyi számban sikerült is.

A délutáni döntőkben aztán már izgalmas, jó versenyeket láthatott a szépszámú közönség. Nagy örömünkre a Szovjetunió és az NDK vetélkedésébe csak a magyar lányok tudtak időnként beleszólni.

A versenyt végeredményben a Német Demokratikus Köztársaság lányai nagy fölénnyel nyerték, 123 ponttal. 2. Szovjetunió 101, 3. Magyarország 71, 4. Bulgária 51, 5. Franciaország 33, 6. Jugoszlávia 10, 7. Csehszlovákia 10, 8. Hollandia 5 és 9. az NSZK 3 ponttal.

A magyar csapat harmadik helyezését az átlagos jó teljesítménynek, de főleg a dobogós helyezéseknek köszönheti. A 200 m gyorsúszásban *Kovács Rita* 5., *Knipfer Judit* 6. helyezett lett.

A 200 m mellúszásban *Gál Katalin* bronzérmes, *Kindl Gabriella* 7. lett.

A 100 m mellúszásban *Kindl Gabriella* ezüstérmet, *Gál Katalin* az 5. helyet szerezte meg.

A 100 m pillangóban *Miklósfalvi Éva* aranyérmes és ezzel megvédte négy évvel ezelőtti bajnokságát.

A 100 m hátúszásban *Palicz Anita* 5., *Szöllősi Gabriella* 6. lett.

400 m vegyes úszásban *Pap Ágnes* 4., *Kovács Rita* 7., a 4×100 m gyorsváltóban és a 4×100 m vegyes váltóban a harmadik helyet szerezték meg lányaink.

A lengyelországi férfi teniszbajnokságon már sokkal népesebb mezőnyt köszönthetett *dr. Alfred Hoppi*, az USIC elnökségének a képviselője. Tizenhat ország küldte el csapatait erre a versenyre, amely azt bizonyítja, hogy nemcsak Magyarországon, hanem egész Európában egyre népszerűbb a teniszsport.

Csapatunk — *Sárréti, Papics, Mészáros, Zaránd* összeállításban — jó rajtot véve 3:2 arányban bizonyult jobbnak a franciákkal, majd a következő fordulóban ugyanilyen arányban alulmaradt a csehszlovákokkal szemben. A vereség jót tett, mert ezután könnyedén győztek 3:1 arányban a belgák ellen, de ezzel a győzelemmel is csak az ötödik hely megszerzéséért állhattak ki Svájc válogatottja ellen. Csapatunk szereplését azonban ezúttal még a szerencse sem segítette és 3:1 arányban alulmaradtak. Így meg kellett elégedni a 6. hellyel. A csapatversenyt végül is a Szovjetunió nyerte a második helyezett Ausztria és a harmadik Románia előtt.

A csapatversenyek után került sor az egyéni versenyekre, amelyben a legtovább Sárréti György jutott el csapatunkból. Sorra verve ellenfelét a legjobb nyolc között szerencsétlenségére azzal a román versenyzővel került szembe, aki végül az egyéni verseny győztese lett.

Eredmények: 1. *Florin Nita* (Románia), 2. *Alekszander Dolgugalov* (Szovjetunió), 3. *Alekszander Kolaskin* (Szovjetunió), *Sárréti György*, egyegy lengyel, bolgár és román versenyző társaságában az 5—8. helyen végzett.

Székely György

Szombathely, Pécs

Munkahelyi olimpiai döntők

Július 2-án, két helyszínen — a Haladás-pályán és a járműjavító művelődési házában — kezdődtek a nyugat-dunántúli vasutasok munkahelyi olimpiájának területi döntői. Az első helyszínen a labdarúgást és a teniszküzdelmeket, a másik helyen a többi játékot bonyolították le. A résztvevők a csomóponti, illetve a körzeti üzemfőnökségi versenyek legjobbjai közül kerültek ki.

Eredmények, kispályás labdarúgás: 1. szombathelyi járműjavító, 2. Zalaegerszeg KÜF, 3. Sopron Vontatás.

Tenisz egyéni: 1. *Leiner Péter*, Szombathely BFF, 2. *Kaárh Ferenc* tszb.

Sakk egyéni: 1. *Spitz Zoltán*, 2. *Pálmai Miklós* (mindketten igazgatóság).

Asztalitenisz női egyéni: 1. *Bodorkós Istvánné* (járműjavító), 2. *Kövér Hildegárd*, 3. *Kajcsos Edit* (mindketten számítástechnika). Férfi, egyéni: 1. *Tihanyi Dezső* (számítástechnika), 2. *Péczeli László*, 3. *Bodorkós István* (mindketten a járműjavító dolgozói).

Tekecsapat: 1. Zalaegerszeg ÉHF, 2. Sopron Vontatás, 3. Szombathely TBÉF. Egyéni: 1. *Balázs Ferenc*, 2. *Schaffer László*, 3. *Pete István* (valamennyien Zalaegerszeg ÉHF).

A 33. vasutasnap keretében július 2-án és 3-án — *a pécsi igazgatóság hét csomópontja között* — hat sportágban rendezték meg a munkahelyi olimpia területi döntőjét.

A kispályás labdarúgást a PVSK pályáin, az asztaliteniszt a PVSK sportcsarnokban, a sakkjáték döntőit az állomási tanácsteremben bonyolították le. Kispályás labdarúgásban a következő sorrend alakult ki: *Pécs, Dunaújváros, Kaposvár, Gyékényes, Dombóvár, Nagykanizsa, Bátaszék.*

Asztalitenisz férfi csapatban Nagykanizsa, Dombóvár, Dunaújváros, míg a nőknél Pécs, Dombóvár, Bátaszék a sorrend. Férfi egyéniben: 1. *Tóth György* (Nagykanizsa), 2. *Kalmár Géza* (Dombóvár), 3. *Lendvai Károly* (Dombóvár). Női egyéniben: 1. *Szabó Istvánné* (Dombóvár), 2. *Schöfferné Zádori Gizella* (Pécs), 3. *Bogolin Csabáné* (Pécs).

Sakkozók versenyében bátaszéki siker született, a második helyet Dunaújváros, a harmadikat Dombóvár csapata szerezte meg.

Az 1983. évi munkahelyi olimpia összesített pontversenyében *1. Dombóvár, 2. Pécs, 3. Dunaújváros, 4. Nagykanizsa, 5. Bátaszék, 6. Kaposvár, 7. Gyékényes.*

Tenisz

Vasutas Kupa és öregfiúk versenye

Hagyomány már, hogy a *Vasutas Kupa teniszversenyt*, a vasutasnap eseményei közé iktatják be. Így történt ez az idén is. A vasutas teniszezők július 9-én és 10-én Szombathelyen találkoztak. A különböző korcsoportok versenyzői a *Haladás VSE* teniszpályáin mérték össze tudásukat. Bár több egyesület teniszezői távol maradtak, mégis jó mérkőzéseket láthattak azok a versenyzők és szakemberek, akik ott voltak Szombathelyen. Különösen kiemelkedően szerepeltek a BVSC teniszezői.

Az összesített pontversenyben a BVSC 101 ponttal végzett az első helyen, második a Nyíregyházi VSSC 40, harmadik a Szombathelyi Haladás VSE 20 ponttal.

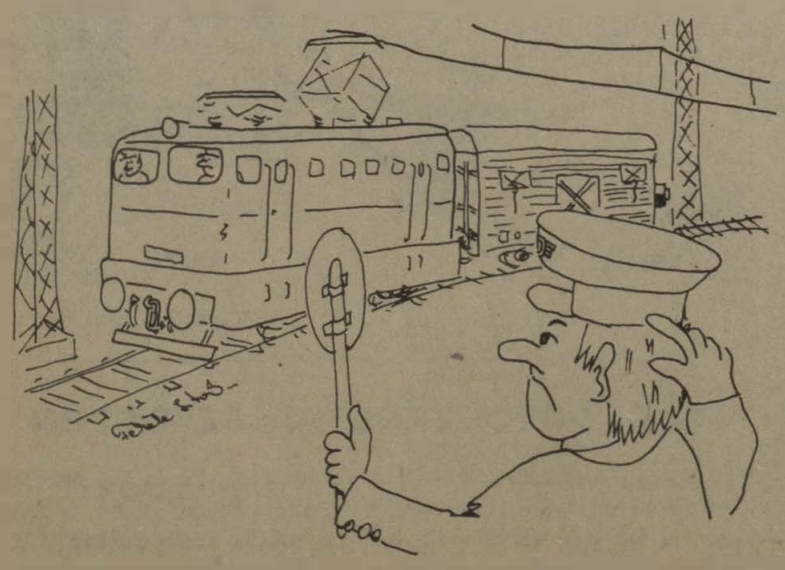
Az idén is sok részvevője volt a BVSC rendezésében a Tatai úton sorrakerült öregfiúk nemzetközi páros teniszversenynek. A négy kategóriában lebonyolított találkozókon jobbára ugyanazok vívtak érdekes, küzdelmes csatát, akik évek óta részvevői ennek a vasutasnapi eseménynek. A 45—54 éves korúaknál a *Hidasi—Selmeczy*, a 55—59 éveseknél a *Lénárt L.—Lénárt K.*, a 60—64 éveseknél a *Bánsági—Komarniczky*, míg a 65 év felett a *Bolgár—Erős* páros végzett az első helyen.

Vontatási Kupa labdarúgótorna

A miskolci vontatási főnökség 1974-ben ünnepelte fennállásának 100. évfordulóját. Ebből az alkalomból a KISZ-szervezet vezetősége, a gazdasági vezetők támogatásával nagypályás labdarúgótornát írt ki *„Vontatási Kupa"* elnevezéssel. A tornán a záhonyi vontatás, a Miskolc MÁV üzemi KISZ-bizottság, a miskolci vontatás és a CSD iglói vontatás csapata vettek részt. A tornát azóta a vasutasnapi ünnepségsorozat keretében bonyolítják le és minden évben más csapat tölti be a házigazda szerepét. Annyi változás történt, hogy az iglói fűtőház csapatát a debreceni vontatás váltotta fel.

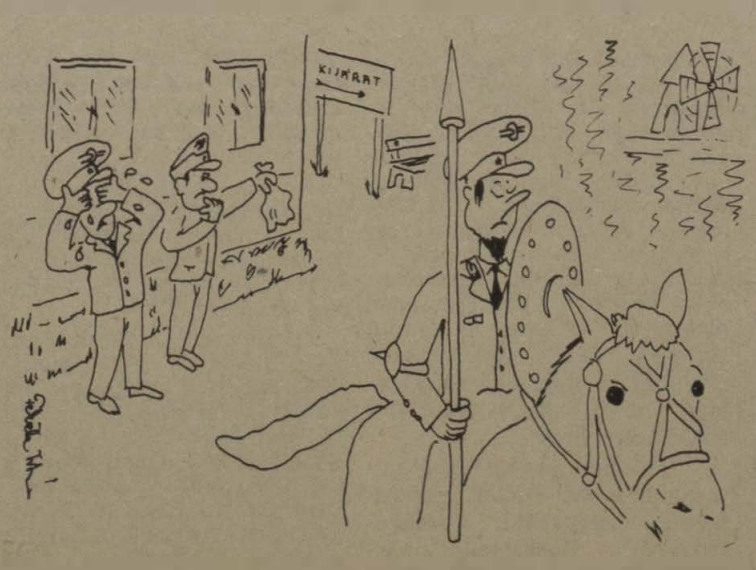
Ez alkalommal Miskolc adott otthont a torna lebonyolításának és nagyszerű házigazdának bizonyult, ugyanis a részvevő csapatokat a mérkőzések lebonyolításán kívül egy egri kiránduláson is vendégül látta. *A tornát és az ezzel járó „Vontatási Kupát" a házigazda Miskolc nyerte*, miután a döntőben 2:1 arányú győzelmet ért el a záhonyi vontatás ellen. A torna további sorrendje: harmadik a Miskolc MÁV üzemi KISZ-bizottság, negyedik a debreceni vontatás.

A 99969. számú vonat



Hogyan lehet ennek a rövid vonatnak ilyen nagy száma?

Munkaerő-toborzás



Úgy látszik, már megint újfelvételest keres a főnök

(Fekete István rajzai)

HÍREK

— **Nyugdíjas-találkozó.** A Nyugati körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága nyugdíjas-találkozót rendezett. Sós Károly, az üzemfőnökség vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd beszélt a vasút eredményeiről és gondjairól is. Utána az ócsai Csipkerózsika citerazenekar szórakoztatta a vendégeket.

— **Vasutasok ajándéka.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói a helyi Sütőipari Vállalat Nagy László szocialista brigádjának felhívásához csatlakozva mintegy 12 ezer forintot utaltak át az egészségkárosult gyermekek nyári táborozásához.

Hangulatos juliális

A dunakeszi járműjavító dolgozói az üzem sportegyesületének pályáján ünnepelték a 33. vasutasnapot, ahol *Varga Lajos* üzemigazgató mondott ünnepi beszédet.

A József Attila Művelődési Központban rendezett kulturális műsorban fellépett az NDK-beli Schwerin város *Theodor Körner* nevét viselő vasutas esztrádegyüttese, az ugyancsak NDK-beli *Bautzen pedagógus vegyeskar*. A kulturális műsor látványos színfoltja volt a sportiskolások tornabemutatója, majd ezt követően kezdődtek az üzemi tömegsportversenyek döntői.

Az ünnepség különlegessége az a kisvonat volt, amely a késő esti órákig közlekedett, a jelenlevő gyermekek nagy örömére. A 130 méteres pályán közlekedő szerelvény mozdonyból és négy kocsiból állt, amelyeket az üzem szocialista brigádjai készítettek társadalmi munkában a gyermekeknek ajándékba.

Ugyancsak a gyerekeknek szereztek örömet a rendezők szórakoztató mesefilmek vetítésével. A felnőttek is bensőséges hangulatban ünnepeltek. Volt kerámiavásár, gyönyörködhettek a repülőmodell-bemutatóban, megkóstolhatták a „mesterszakácsok" kitűnő bográcsgyulyását. És még sok egyéb érdekes látnivalóban, programban volt részük az ünnepelteknek és az ünneplőknek.

— **A lakásépítőkért.** A szentesi építési főnökség dolgozói kommunista műszakot tartottak, amelyen 484-en vettek részt. A munkálatokért járó 60 ezer forintból 46 ezer forintot a lakásépítési alapra ajánlották fel.

— **Kirándulás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház vasúttörténeti klubja Sopronba szervezett kirándulást. A GYSEV-igazgatóság épületében megtekintették a GYSEV történetét bemutató fényképkiállítást, majd Lovas Gyula vasúttörténész vasúti alkatrészgyűjteményét.

— **Teltház akció.** A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága július 1-én teltház akciót szervezett a miskolci Nemzeti Színházba. A vasutasok és családtagjaik mintegy nyolcszázan, a Marica grófnő revűoperettet tekintették meg.

— **Nyugdíjas-rendezvény.** A győri csomópont önálló nyugdíjas csoportja július 1-én találkozót rendezett az Arany János Művelődési Házban, amelyen Barna Ottó, a csoport elnöke köszöntötte a megjelenteket. A találkozó zenés, táncos szórakozással ért véget.

— **Kommunista műszak.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 279-en vettek részt. A munkáért járó több mint 50 ezer forintot a miskolci vértranszfúziós állomás korszerűsítésére ajánlották fel.

— **Vasutasnap Lajosházán.** Gyöngyös állomás dolgozói, a hagyományokhoz híven a Mátrában, a festői környezetben levő Lajosházán rendezték a vasutasnapot. A különféle sport- és kulturális vetélkedőkön kívül szalonna sütés és bográcsgulyás főzés is szerepelt a programban.

— **Juniális.** Második alkalommal rendeztek juniálist Porva-Csesznéken a veszprémi vasutasok. Június 25-én, szombaton reggel a Veszprémből induló vonathoz még két személykocsit kapcsoltak. Ezekben mintegy 130 vasutas és hozzátartozója indult a híres kirándulóhelyre. A helyszínen kirándultak, sportoltak és játékos vetélkedőkön vettek részt.

LAKÁSCSERE

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

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, WC-s, kertes szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi főbérleti lakásra, vagy telekre, melyen lakható faház, vagy épület áll és kozművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor, Budapest, XI. ker., Albertfalva MÁV-ház 189 a.

Elcserélném Őrbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferenc, Őrbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat 1-2 szobás, komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest, VIII. Kerepesi út 5. sz. V. épület. fsz. 4.

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba hallos, vagy másfél szobás összkomfortos tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 után a 152—288 telefonszámon.

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834—828-as telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11., VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagy méretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű telefonos OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon a 07—42—17-es számon vagy városi távhívással 18 óra után a 06—87—11—241 telefonszámon.

Elcserélném MÁV-telepi két szoba komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17-20 között a 894—985 telefonszámon.

Elcserélném Füredi úti lakótelepen levő 46 négyzetméteres, másfél szoba, összkomfortos tanácsi lakásom egy 36 négyzetméter körüli másfél szobás MÁV-lakásra — lehet gondnoki lakás is — és egy tanácsi garzonra. Érdeklődni lehet 8-16 óra között a 35-71 166 melléken Csontosné.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143—510 telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz fél szobás, telefonos szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra, vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, 9024, Győr, Kun Béla lakótelep Rákos F. u. 21. IV. 10. Telefon: 11-062.

Mozgásban korlátozott, 70 éves férfi rákospalotai, Széchenyi úti MÁV komfortos lakásába eltartót keres. Csak MÁV-dolgozó lehet. Érdeklődni 7-15 óra között a 427—399-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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 858
83—3348. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0450—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. AUGUSZTUS 8.

A TARTALOMBÓL:

Hatvan éve történt
2. oldal

Félidős beszámoló Debrecenben
3. oldal

A művelődés hajszálgyökerei
4. oldal

A részeredmény nem elég
5. oldal

Hegyeshalom és Rajka

Szolgálat a nyugati végeken

Másképpen zajlik itt az élet — a személy- és teherforgalom —, mint az ország hasonló nagyságrendű vasútállomásain. Az ember léptennyomon idegen nyelvű feliratokat lát, szavakat hall. És ez itt természetes, hiszen a hatszáz magyar vasutason kívül ötven-hatvan osztrák vasutas is — főleg műszaki és kereskedelmi szakember — tevékenykedik *Hegyeshalmon.*

A határállomáson évente mintegy 170—180 ezer kocsi fordul meg. Az ország nyugati export-import kereskedelmi áruinak zöme itt lépi át a határt.

— Az osztrák felsővezeték áramfeszültsége eltér a mienkétől, és bár kiépítettek az állomás területén néhány alternatív vágányt, *a szerelvények továbbítása nehézkes. Pedig itt minden perc kétszeresen is drága. A kulcsos, kézzel állítható váltók kezelése is késlelteti a kocsik gyors továbbítását* — tájékoztat *Orosházi Ferenc* állomásfőnök.

— *Az állomás képtelen biztosítani az utasok kulturált kiszolgálását is* — folytatja *Bíró Mihály* állomásfőnök-helyettes. — *Nincsenek szigetperonok, csomagszállító eszközök és megfelelő váróhelyiség sem.* Az állomás technikai színvonala alacsony. Természetesen, a gondok ellenére a *határállomáson dolgozó több mint hétszáz vasutas, mindent elkövet azért, hogy a feladatokat teljesítse.*

A dolgozók szociális körülményei kielégítőek. Korszerű öltözők, zuhanyozók, munkásszállók (és 300 adagos üzemi konyha) állnak a vasutasok rendelkezésére.

A határállomás vezetői — nem kis nosztalgiával — emlegetik, hogy tíz évvel ezelőtt nagyon sokat ígérő tervezés kezdődött az állomás korszerűsítésére, de a kivitelezésre — az ismert gazdasági nehézségek miatt — nem került sor. Remélik azonban, hogy előbbutóbb itt is elkezdődik az átépítés, hiszen egy korszerű határállomás nemcsak a vasutasok munkáját könnyítené, hanem lényegesen meggyorsítaná az ország export-import forgalmát is.

A minden vonatkozásában korszerű *Rajka* határállomást hét évvel ezelőtt adták át. Az élet különös fricskája, hogy amíg Hegyeshalmon megoldatlan az igényeknek megfelelő kulturált utaskiszolgálás, Rajkán ez szupermodern, csak éppen — *utas nincs.* Ugyanis Csehszlovákia felé és onnan ide az utasforgalmat autóbuszok bonyolítják le. (Jó lenne — mondták a hegyeshalmiak nem kis irigységgel —, ha a rajkai vasútállomás létesítményeit át lehetne emelni Hegyeshalomra.)

A tranzitszállítás, a teherforgalom viszont Rajkán lényegesen nagyobb, mint Hegyeshalomban. Volt olyan év, amikor 240 ezer kocsi is megfordult az állomáson.

Érkezik ide áru a balkáni államokból, a Közel-Keletről, amit aztán a szomszédos Csehszlovákiába, Lengyelországba vagy az észak-európai államokba kell továbbítani.

A korszerűen berendezett rajkai állomás kevesebb embert igényel, mint a szomszédos határátkelő. Itt 230 vasutas dolgozik, 180 csehszlovák kollégával. Az együttműködés kitűnő. A csehszlovák vasutasok nagyobb része beszél magyarul, s a magyarok között is akad, aki jól ismeri a szomszédos baráti ország nyelvét.

A dolgozóknak majdnem a fele 30 éven aluli. A cél az, hogy minden dolgozó tegye le a szakvizsgákat, mert így más munkakört is elláthatnak, ami a munkaerőhiány miatt fontos szempont.

Rajka *kiváló határállomás,* ahol több szocialista brigád tevékenykedik dicséretes eredménnyel. A dolgozóknak több mint a fele itt is — mint Hegyeshalmon — nő.

Dávid József

„ÁLLJUK AZ UTASOK ROHAMÁT"

Nyári forgalom a Déliben

Gyors helyett személyvonat + Mit tehet a jó vasutas?

Vendég a II-es toronyban + Ablaktörés: kisorozás + Tévedni nem szabad

Budapest-Déli pályaudvaron javában tart a nyári csúcsforgalom.

— Június 18-án, az iskolai év végeztével kezdődött — mondja *Mihalovics László* állomásfőnök. — Jó néhány gyermekvonatot indítottunk már a szünidő kezdete óta, pedig a nyári menetrendben meghirdetett „rendes" vonatok közlekedtetéséhez sem vagyunk elegen. *Jelenleg például 30 jegyvizsgálóra, 24 kocsirendezőre, 8 váltókezelőre, 4 térfelvigyázóra, 2 váltótisztítóra, 6 raktárnokra és 4 raktári munkásra volna még szükségünk...*

— Hogyan tudják a hiányzókat mégis pótolni?

— *Túlórával, többletmunkával.* Egyes szolgálati helyeken, illetve beosztásokban — ahol az emberek vállalták — a szokásos négyes túr helyett hármasban dolgoznak. Ez bizony nem népszerű. De mit tehetünk? *Magunkra vagyunk utalva.*

Jobb szolgáltatást vár a közönség

— Miként befolyásolta az utasforgalmat a menetdíjak árának emelése?

— A júniusi bevételre nem panaszkodhatunk: *24 és fél millió forint volt pénztáraink bevétele* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Eifert Mihály* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Az utas persze kevesebb most a Balatonhoz, viszont *a Velencei-tónál megálló szerelvények kihasználtsága 150 százalékos.* Új jelenség az is, hogy a gyorsvonatok helyett *inkább a személyvonatokat veszi igénybe az utasok többsége.* A családosoknak biztosított kedvezményes jegyeket is főleg személyvonatra váltják. A menetrendben egyik-másik gyorsot át is „kereszteltük" emiatt...

Eifert Mihály szerint jó vasutasnak az időjáráson kívül egyéb körülményekre — sportrendezvényekre, vásárokra, hangversenyekre — is ügyelnie kell. Vagyis: számítani arra, hogy a szokásosnál többen mikor kelnek útra. Így volt ez például a július 15—17-én tartott *pécsi vásár* idején is. Szerencsére a Déli pályaudvar dolgozóit a vezérigazgatóság idejében értesíti minden lényeges eseményről, hogy megtehessék a szükséges intézkedéseket. Igaz viszont az is, hogy a jegyek és helyjegyek oly sokat propagált előreváltásával még mindig bajok vannak. *Sokan az indulás előtti percekben akarják megvenni a jegyeket, miközben hosszú sorok kígyóznak a pénztárak előtt.* A hétvégi csúcsforgalom pénteken 12 órától kezdődik, de már csütörtökön érezhetően emelkedik az utasok száma.

— *Mi minden körülmények között álljuk a rohamot* — jelenti ki *Robotka Mihály* forgalmi ügyeletes, amint az állomásfőnök megbízásából elkalauzol a pályaudvari sínek, váltók rengetegében egy-két kulcsfontosságú szolgálati helyre.

„Adófizetők" panasza

A II-es toronyban hárman dolgoznak. Megvárom, amíg *Szekeres Gyula* térfelvigyázót társai mentesítik egy rövid beszélgetés idejére.

— *Még egy pillanat* — szól elnézést kérve, míg gyors mozdulatokkal magára húzza az ingét. — *Bármily nagy a hőség, azt hiszem, nem illik félmeztelenül vendéget fogadni. Itt, a torony felső szintjén nem állunk közvetlen kapcsolatban a közönséggel.*

Restellkednek a dolgozók a rozzant, sehol másutt nem megfelelő, *selejtezésre érett* székek miatt is. Úgy látszik, a nagy építkezések sok-sok millió forintjából ilyesmire már nem tellett.

— Eredetileg szombathelyi vagyok, s korábban Pácsonyban voltam szolgálattevő. Aztán vonali tartalékos lettem a Déli és Fehérvár közötti állomásokon. Most, a nyári csúcsforgalom idején a vasút szívesen venné, ha három túrban dolgoznánk, de *nem éri meg.* Akkor csak alszik, eszik és ismét dolgozik az ember — válaszolgat a térfelvigyázó a kérdésekre. — Ráadásul, *ha a túlórázás miatt jövedelmünk a 7000 forintot meghaladja, akkor már 13 százalékos jövedelmi adót vetnek ki. Szóval egyáltalán nem éri meg...*

— Ma milyen a szolgálat?

— Eddig minden rendben megy, vagyis viszonylag nyugodt nap a mai. Bosszúságot általában az okoz, ha a csúcsforgalomban indulás előtt egy-egy vonatgép „bedöglik". Akkor aztán főhet a fejünk, mert *csúszik a menetrendszerűség.* Fokozza a bajt, hogy az alagúton túl *lassújelek* késleltetik a visszajelentést. Más esetekben a társszolgálatok dolgozóinak hanyagsága tör borsot az orrunk alá. Megtörténik, hogy a kocsivizsgálók *vörös bárcát* raknak olyan kocsira, amelynek egy ablaka kitörik, ahelyett, hogy kicserélnék a törött üveget. Persze, ők is kevesen vannak, így hát ki kell sorozni a kocsit az induló szerelvényből. *Ezt jelenti számunkra a vörös bárca...*

Robotka Mihály a B őrhelyre kísér, mialatt elmondja, hogy Szegeden végezte el a vasútforgalmi technikumot. Ercsiben is dolgozott kocsifelíróként, majd megjárta a Csepel Művek vasútüzemét és az építőipart, mielőtt a Délibe került.

Megteszik a tőlük telhetőt

Fogas István váltókezelő a B őrhely mindenese.

— Ügyelek a szerelvények ki-betolására, a vonatok összeállítására, mivel én vagyok a kocsimester is — mondja. —

(Folytatás a 4. oldalon)

Nyári egyetem

A fuvaroztatók nyári egyetemén az idén is sok érdekes előadássorozat hangzott el. *Mészáros András* MÁV vezérigazgató-helyettes például a vasút üzletpolitikáját elemezte a változó gazdasági körülmények között. Új lehetőséggel is bővült a nyári egyetem továbbképzés jellege, ugyanis a hallgatók kérdéseire a fórumon neves szakemberek, a közlekedési vállalatok képviselői válaszoltak. A hallgatók éppen úgy, mint a válaszadók, jónak tartották ezt a konzultációs formát hiszen a fuvarozók és a fuvaroztatók együttműködési törekvéseit tükrözte.

IRÁNYVONATTAL

Több áru, kevesebb kocsi

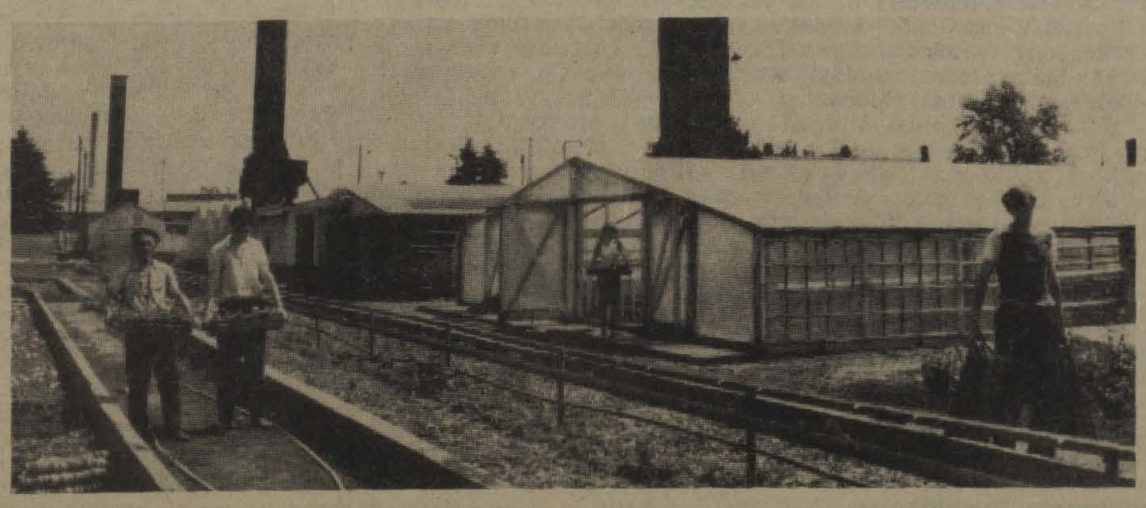
A budapesti vasútigazgatóság területén az idei esztendő első hat hónapjában emelkedett az irányvonatokkal továbbított áruk mennyisége. *Az idei első félévben 4,4 millió tonna volt az irányvonatok naksúlya, a tavalyi 4,1 millió tonnával szemben.*

A növekedés egyben azt jelenti, hogy a vasút ügyfelei jobban kihasználták a vagonok rakterületét, vagyis míg tavaly 113 ezer kocsit futtattak az az irányvonatokban, az idén már csak 108 ezret. Ezzel mintegy félmillió kocsihasználati órát takarítottak meg.

Az igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályán ezzel kapcsolatban elmondták, hogy 1983. első felében a *szállított áruk 44 százalékát továbbították irányvonattal,* de csak akkor fokozzák ezt a fuvarozási módot, ha az egyértelműen gazdaságos. Ennek érdekében tovább sűrítik az információcserét a partnerekkel és alapos számításokat végezve döntik el, hogy melyik árufeleséget, milyen rendeltetéssel érdemes irányvonattal fuvarozni.

(s)

AZ ÁLLOMÁSOK SZÉPÍTŐI



Az ÉHF hatvani kertészetében több mint száz állomás és szolgálati hely csinosítására nevelnek dísznövényeket, virágokat. Tizenegy üvegházban és két szegfűházban, valamint szabadföldön 32 dolgozó ápolja, gondozza a különféle virágokat, díszcserjéket, facsemetéket. Makarész György kertészmérnök és Füleki Józsefné főkertész vezetésével az itt dolgozók gondoskodnak arról, hogy tavasztól őszig folyamatosan szállíthassák a virágokat a szolgálati helyekre. Magda Sándor és brigádja például a hatvani állomás környékén hatezer növényt telepített az utasok örömére.

(Szabó Sándor felvételei)

HATVAN ÉVE TÖRTÉNT

A mozdonyszemélyzet sztrájkba lépett

A mozdonyvezetők és mozdonyfűtők hatvan éve, 1923. augusztus 2-án kezdődő munkabeszüntetése az ellenforradalmi korszak legjelentősebb vasutas megmozdulása volt. Ezt az váltotta ki, hogy a dolgozók reálkeresete az infláció felgyorsult üteme következtében rohamosan csökkent. A bérmozgalmak egyre gyakrabban torkolltak sztrájkba. A tőke és a munka közötti ellentét kiéleződése hovatovább az ellenforradalmi rendszer alighogy kivívott politikai stabilizációját veszélyeztette.

1923 derekán a vasúti munkások is egyre több helyen nyúltak a sztrájk fegyveréhez. Áprilisban a Budapesti Helyiérdekű Vasutak üzemi munkásai szüntették be a munkát; június második felében a MÁV Istvántelki Főműhelyben került sor részleges munkabeszüntetésre; július elején a Déli Vasút székesfehérvári műhelyi és pályafenntartási munkásai, a hónap végén pedig a MÁV szombathelyi műhelyének munkásai tették le a szerszámot.

Ezt a fotót az Érdekes Újság közölte

A bizalmi férfiak döntöttek

A Mozdonyvezetők Országos Szövetsége s a Vasúti Mozdonyfűtők és Vontatási Munkások Országos Otthona *1923 tavaszától egyre határozottabban sürgette a vontatási dolgozók anyagi helyzetének javítását, munkaviszonyaikkal kapcsolatos sérelmeik orvoslását.* A mozdonyszemélyzet helyzetének olyan rendezésére törekedtek, hogy „ne legyünk kénytelenek hónapról-hónapra a mindennapi kenyérért koldulni." Kérték a törzsfizetés és a változó illetmény „aranyparitás" alapján történő rendezését, a Szolgálati és Illetményszabályzatban törvényesített jogok és kedvezmények visszaállítását a ténylegesek és a nyugdíjasok számára is, a szolgálati ruha illetményszerű biztosítását, a megállapított szolgálati idő betartását, stb. A mozdonyfűtők és vontatási munkások az alap és változó illetmény olyan módosítását kérték, hogy az elérje a mozdonyvezetők mindenkori illetményeinek 85 százalékát, továbbá egyévi szolgálat után részesüljenek ruhailletményben, s háromévi szolgálat után kinevezésben, egyéb követeléseik pedig hasonlóak voltak a mozdonyvezetők memorandumában szereplőkhöz.

A kereskedelemügyi miniszter június 2-án engedélyezte a MÁV mozdony- és vonatkísérő-személyzet órapénzének, a mozdonyfelvigyázók és előfűtők havi háborús pótlékának április 23-tól 200 százalékos felemelését, *a követelések döntő részét azonban elutasította.* A mozdonyvezetők szervezete elhatározta, hogy ha augusztus 1-éig nem teljesítik a memorandumban foglaltakat, sztrájkba lépnek. A miniszterelnök július 30-i, 6001/M. E. rendelete az aranyparitás helyett a fizetések kétszeresére emelésével akarta megnyugtatni az alkalmazottakat, de nem érte el a kívánt hatást.

Az augusztus 2-i értekezleten a fűtőházak bizalmi férfiainak elszántsága nyilvánvalóvá tette, hogy a sztrájk elkerülhetetlen. A két szervezet vezetői a gyűlést félbeszakítva a parlamentbe siettek. *Sarkady Sándor* közölte a kereskedelmi miniszterrel, hogy a szövetség vezetői nem vállalnak felelősséget a memorandum elutasításának következményeiért. *A kormány azonban hajthatatlan maradt.* A gyűlés részvevői is. Hiába figyelmeztette őket a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség képviselője, hogy a munkát beszüntető vasutasokat fegyelmi vizsgálat nélkül elbocsátják, *valamennyien megszavazták a sztrájk kimondását.* A vezetőség sztrájkbizottsággá alakult.

A fővárosi pályaudvarokon szolgálatot teljesítő vontatási dolgozók 16 órakor beszüntették a munkát. *Augusztus 2-án már nem indult egyetlen menetrend szerinti vonat sem Budapestről.* A vidéki mozdonyszemélyzet sem továbbította a vonatokat.

Letartóztatások, elbocsátások

A hatalom felkészült a sztrájk letörésére. Az államrendőrség pályaudvari kirendeltségeit azonnal megerősítették. Nyomozók siettek a vasútállomásokra és a fűtőházakba. Egy órával a sztrájk kezdete után már letartóztatták a központi sztrájkbizottság tagjait és lepecsételték a mozdonyvezetők székházának helyiségét. Ezzel megakadályozták a munkabeszüntetés központi irányítását és megszüntették a mozdonyszemélyzet első fővárosi sztrájktanyáját. A katonai városparancsnokság általános készenlétet rendelt el a budapesti helyőrség részére. *Katonaság szállta meg a pályaudvarokat, a fontosabb középületeket, a főpostát és a távbeszélőközpontokat.*

A minisztertanács esti ülése statáriumot rendelt el. Az MTI a rendeletet ismertetve hangsúlyozta, hogy azonnali halálbüntetéssel sújtják azt, aki a kötelességét teljesíteni akaró mozdonyvezetőt meggátolja ebben. Így gondoskodott a kormány a sztrájktörők védelméről. *Kelety Dénes* MÁV elnök utasította az üzletigazgatóságokat, hogy függesszék fel a szolgálatból a munkát megtagadókat, illetményeiket ne fizessék ki, kedvezményes jegyeiket vonják be, a vasút területéről és a laktanyákból karhatalommal távolítsák el őket. A munkabeszüntetés letörésében jelentős szerepe volt a Nemzeti Munkavédelem nevű sztrájktörő szervezetnek, melyet már július 28-án mozgósítottak, s a sztrájk kitörésekor felfegyverezték a tagjait.

A vontatási dolgozók a megtorló intézkedések ellenére sem látták reménytelennek a küzdelmet. *A sztrájk híre gyorsan terjedt,* és számos vasúti csomóponton a 3-ára virradó éjjel beszüntették a munkát. Több helyen erőszakkal sem tudták szolgálattételre kényszeríteni őket. Volt, ahol a szolgálat nyílt megtagadását — például *Pusztaszabolcson* — a csendőrség által foganatosított letartóztatás követte. Máshol, mint például *Kaposvárott* vagy *Miskolcon,* a sztrájkolók bejelentés nélkül ismeretlen helyre, a környező erdőkbe távoztak vagy beteget jelentettek. A nagy fűtőházakban a mozdonyfelvigyázók többsége is csatlakozott a sztrájkoló mozdonyszemélyzethez. A munkabeszüntetés azonban nem vált általánossá.

A vasutasok más kategóriái közül mindenekelőtt a műhelymunkások és a vonatkísérők rokonszenveztek a vontatási dolgozók harcával, *de csak két vasúti műhely munkássága és a Déli Vasút magyarországi vonalainak vonatkísérő személyzete lépett sztrájkba.* Székesfehérvárott a déli vasúti műhely és a pályafenntartás munkásai 3-án szolidaritás-sztrájkba léptek. Példájukat követték a szombathelyi vonatkísérők és a MÁV-műhely munkásai.

A sztrájkkal kapcsolatos első szociáldemokrata megnyilatkozás *a Népszava* augusztus 3-i számának szerkesztőségi cikke volt, mely tudatta: *„Magyarország szervezett munkássága meleg szimpátiával áll a harcban állók oldalán és a maga részéről is elvárja a kormánytól, hogy ne represszáliákkal, hanem méltányos követeléseik teljesítésével vegye elejét a harc elhúzódásának és továbbterjesztésének."*

A kormány felelőssége

A kormánypárt és a jobboldali ellenzék a sztrájkolók követeléseit alaptalannak nyilvánította s kétségbe vonta a küzdelem bérharc jellegét. A szociáldemokrata párt képviselője, *Peidl Gyula* visszautasította ezt a álláspontot: *„A nyomorúságnak és az éhezésnek is megvan a maga határa, amelyen túl aztán az embereknek minden mindegy, és akkor nem törődnek azzal, hogy szabad vagy nem szabad, hanem azt teszik, amit a végső elkeseredésük diktál... Ebből következik az az én feltevésem, hogy habár nem lehetetlen, hogy a sztrájkkal kapcsolatosan bizonyos kis politikai levesecskéket is meg kívánnak egynémelyek főzni maguknak, azért lényegileg ez a sztrájk igenis gazdasági természetű..."* S visszautasítva a mozdonyvezetők kitűnő javadalmazását bizonygató kereskedelmi miniszteri felszólalást s az azt kísérő demagóg közbeszólásokat, melyek szerint a mozdonyvezetőknek olyan dolguk van, mint a miniszteréknek, Peidl a kormány felelősségéről beszélt, mivel a mozdonyszemélyzet két háztartásra kell hogy keressen, mert a családot nem vihetik magukkal az útra.

A munkabeszüntetés bérharc jellegének kétségbe vonása megkönnyítette a sztrájkolók elszigetelését az ipari munkásság bérmozgalmaitól és kedvező feltételeket teremtett a sztrájk letöréséhez. A keresztényszocialista és a szociáldemokrata szakszervezetek vezetői szinte egymással versengve küzdöttek, hogy elhárítsák a kirobbanással fenyegető általános sztrájkot. *Haller István* parlamenti felszólalásában a keresztényszocialista vezetők érdemeként említette, hogy 3-án délelőtt a Budapesti Helyiérdekű Vasút alkalmazottai elhalasztották a már elhatározott sztrájkot. A Keresztény Szociális Vasutasok Országos Gazdasági Egyesületének (VOGE) vezetői határozatban ítélték el a munkabeszüntetést. A szociáldemokrata szakszervezetek vezetői sietve cáfolták a készülő munkabeszüntetésekről elterjedt híreket. A 3-i vasas bizalmi értekezlet sok résztvevője súlyosan elmarasztalta a vezetőséget az általános sztrájk elhalasztása miatt, de ez az események menetén már nem változtathatott.

Augusztus 3-án folytatódott a sztrájk vezetőinek, s a fűtőházi bizalmiaknak a letartóztatása. *Csupán Budapesten több mint 100 őrizetbe vétel történt.* 4-én délután már tömegesen jelentkeztek szolgálattételre a mozdonyvezetők és a fűtők.

A MÁV Igazgatóság mint kivételes fegyelmi bíróság azonnal elbocsátotta a mozdonyvezetők szövetségének három vezetőjét: *Sarkady Sándor* elnököt, *Császár Gyula és Gyüre János* választmányi tagot, s *Képíró Sándort*, a fűtők szövetségének elnökét, augusztus 8-án pedig további 17 főt. (A szombathelyi műhelyből a sztrájk miatt 23 ideiglenes munkást bocsátottak el.) A fegyelmi bíróságok ezt követően láttak munkához. A budapesti üzletvezetőség (ma: Igazgatóság) területén mintegy 120 mozdonyvezetőt és fűtőt ítéltek súlyos pénzbírságra. A szombathelyi műhelyből 3 állandó munkást fegyelmileg elbocsátottak.

A kormányzat a sztrájk leverését felhasználta a szociáldemokrata munkásmozgalom befolyásának további visszaszorítására is.

A vontatási dolgozók ellenálltak

A kereskedelmi miniszter feloszlatta az 1905-ben alakult Mozdonyvezetők Országos Szövetségét, illetve az 1907-ben alakított Vasúti Mozdonyfűtők és Vontatási Munkások Országos Otthonát. A Tanácsköztársaság megdöntését követően, amikor a kereskedelemügyi miniszter felfüggesztette, majd feloszlatta a vasutasszakszervezetet, bebörtönözték és üldözték annak aktivistáit, amikor az ellenforradalmi rendszer minden vasutast a hivatalos vasutas szervezetekbe, a VOGE-ba és a Közalkalmazottak Nemzeti Szövetségébe, a KANSZ-ba akart bekényszeríteni, *a vontatási dolgozók ellenálltak és kiharcolták két szakmai szervezetük újjászervezésének és működésének engedélyezését.* Függetlenségük biztosítása a jobboldali, agresszívan nacionalista és antiszemita vasutas szervezetekkel szemben akkor is a rendszer elleni kihívásnak számított, ha formálisan „politikamentes" organizációknak vallották magukat. Harcos érdekvédelmi tevékenységet folytattak. *Osztálytudatos tagjaikon keresztül érvényesülhetett az illegális szociáldemokrata vasutas szervezet befolyása is.* A vontatási dolgozók bekényszerítése az ellenforradalmi kurzusszervezetekbe azonban a két szakmai szervezet feloszlatása után sem ment simán. A szervezet nélkül maradt mozdonyvezetők ugyanis ahhoz a feltételhez akarták kötni csatlakozásukat a Kelety Dénes MÁV elnök vezette KANSZ-hoz, illetve annak a MÁV elnökhelyettese által irányított Államvasúti Csoportjához, hogy visszavegyék a sztrájk miatt elbocsátott társaikat. *Visszavételükért még évekig szívósan és részleges eredménnyel harcolt a vasúti mozdonyszemélyzet.*

A munkabeszüntetés leverésével, szervezeteik feloszlatásával új fejezet kezdődött a vasúti vontatási dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért folytatott harcában.

Gadanecz Béla

Az iparoktatás centenáriumán

Ünnepi megemlékezés Szombathelyen

Július 1-én, ünnepélyes keretek között emlékeztek meg az iparoktatás centenáriumáról Szombathelyen. A Sávária Filmszínházban tartott jubileumi nagygyűlés elnökségében ott volt *Horváth Miklós*, a megyei pártbizottság első titkára, *dr. Bors Zoltán*, Vas megye tanácselnöke, *Nagy Lajos*, az SZMT vezető titkára, *Horváth Lajos*, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára, az MSZMP megyei párt végrehajtó bizottság tagjai, továbbá *dr. Sikos László*, a KISZ megyei bizottságának első titkára és *Mészáros Imre*, a Hazafias Népfront megyei titkára.

Az ünnepségen *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára oklevelet adott át *Kölkedi István*, szakoktatónak, aki a tanulói alapszervezet főbizalmija. A megalakulásának 100. évfordulóját ünneplő ipari oktatás jogutódjának, *a 405-ös számú Berzsenyi Dániel Ipari Szakmunkásképző* I—II. éves tanulói 1979-től a vasutasszakszervezet tagjai. Az elismerést az eddigi eredményes mozgalmi munkájukért kapták. A most befejeződött tanévben 730 első és másodéves tanuló 100 százalékos szervezettséggel volt szakszervezetünk tagja.

(jakab)

Miskolc az elsők között volt

Kilencvenéves a MÁV-nál a szervezett tanulóképzés

A *Miskolci járműjavító* jövőre lesz 125 éves, ám az idén is jubilálhat az üzem abban az értelemben, hogy most, 1983-ban 90 esztendeje kezdődött el itt a MÁV szervezett iparitanuló-képzése.

Amikor a vasút egykori vezetői elhatározták, hogy négy járműjavító műhelyben tanonciskolát szerveznek, méltán jelölték ki a mai Északi és az úgynevezett Istvántelki Főműhely, valamint egy vidéki járműjavító mellett Miskolcot is. Érdekesség, hogy akkor *a tanoncoktatás négy évig tartott,* s a mesterségek között első helyen szerepelt a lakatos és a kovács szakma. Mind a gyakorlati, mind az elméleti oktatást vasúti szakemberek végezték. A tantárgyak között nemcsak a szerszámgépek használata, a köszörülés, csiszolás, edzés, forrasztás stb. szerepelt, hanem egészségtannal, közgazdasági ismeretekkel, üzleti fogalmazással, levelezéssel, szám- és könyvvitellel, vegytannal, természetrajzzal, technológiával, leíró géptannal, szakrajzzal is foglalkoztak a tanulók. A szakrajzot például külön-külön tanították az építő- és műlakatos, bádogos és rézműves, valamint a gépész tanoncok számára.

Az 1893 őszén kezdődött tanoncoktatás szabályai szerint *csak 14—16 év közötti fiatalokat vettek fel. A napi munkaidő 10 óra volt.* A nyári szünidő kéthónapi időtartama alatt az elméleti oktatás ugyan szünetelt, de *a gyakorlati munka azalatt is kötelező volt.* Az első tanévben a miskolci műhely 30 tanoncot alkalmazott, de például az 1899-es tanév kezdetekor létszámuk már 70 volt.

Ettől kezdve Miskolc *a vasúti gépész és mozdonyvezetői utánpótlás fontos, jó hírű bázisa lett.* Alapos tudást adott, megedzette és a vasút iránti hivatástudatot plántálta a jövő nemzedékébe.

Pál István

Az emberibb környezetért

Környezetvédelmi újdonságok katalógusa

Az emberi környezet védelméről az utóbbi évtizedben könyvtári irodalom keletkezett. Úgy tűnik, hogy az emberiség lassan már csontjaiban érzi annak a szükségességét, hogy nem elég csupán időleges győzelmet aratni a természet felett, hanem előrelátó gazdaként meg is kell óvni azt.

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* egy igen időszerű kiadvánnyal jelentkezett. A Környezetvédelmi újdonságok katalógusa (Lezárva: 1982. március 31.) című összeállítás természeténél fogva nem teoretikus mű, hanem a gyakorlati munkát segítő könyv. A kiadvány felépítése igazodik a környezetvédelmi koncepcióés követelményrendszerben meghatározott elvekhez, vagyis a védelem alatt álló környezeti elemek szerint csoportosítja a közérdekű szabadalmakat, találmányokat, módszereket, újításokat — olvassuk a kötet bevezetőjében. A szerkesztők: *Majer Rudolfné* és *Kiss Ernő* ezt a koncepciót konzekvensen érvényesítik a kiadványban.

Sínek szerelmesei

Immár 15 éve, hogy 42 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba mentem, de nem nyugalomba, mert az már baj lenne. Azóta is dolgozom, ha nem is a vasútnál, de attól elszakadni mi öreg vasutasok nem tudunk és nem is akarunk. Azóta is rendszeresen érdeklődünk a vasút fejlődéséről, a dolgozók életéről. Szívesen hallgatjuk a nyugdíjas-taggyűléseken a tájékoztatókat, amit az aktív dolgozóktól kapunk. Rendszeresen olvassuk a *Magyar Vasutast,* olykor magunkról, nyugdíjasokról is adunk híreket. Vasutasok maradtunk továbbra is, ezt bizonyítja állandó érdeklődésünk.

A kecskeméti vasutas-kultúrotthon már rég szűknek bizonyult, hogy abban minden vasutas igazán jól érezze magát. Egyetlen nagyobb terme van, ahol a pártszervezet, a szakszervezet, a különféle társadalmi szervek tartják rendezvényeiket. Ha sokan jelennek meg egy-egy taggyűlésen, az elhelyezés csak nagyon szűkösen biztosítható. Így van ez a nyugdíjas vasutasok taggyűlésein is, amire évente két alkalommal kerül sor. A heti egy alkalommal, szerdán délelőtt tartott fogadónapon, a nyugdíjasok parányi irodájában is annyira zsúfolva vannak, hogy nyugodtan nem lehet a tagokkal tárgyalni. Ezen a helyzeten valamit segített az a szomszédos kis helyiség, *melyet május 1-től a nyugdíjasok is igénybe vehetnek, mint klubszobát.* Ebben a szobácskában már kötetlenebbül tudnak beszélgetni, újságot olvasni. Más napokon is ezt a célt szolgálja ez a kis szoba.

Az utóbbi időben a nyugdíjasok között felelevenítették a „természetbarátok" körét, ami korábban a ténylegesek között is kedvelt formája volt a közösségi életnek.

Az 1960-ban megalakult vasutasok eszperantó szakköre is szerény keretek között működik. Éveken át vasutasaink voltak azok, akik az ország legnagyobb megyéjében felkeltették a figyelmet a nemzetközi nyelv iránt. Az eszperantó szakkör tagjai már több ízben vendégül látták levelező barátjukat *Bulgáriából, Lengyelországból, Spanyolországból, Hollandiából.*

Az ezernél is több vasutas dolgozót foglalkoztató Kecskemét kulturális lehetőségei szerények, hiszen csak az elmúlt évben sikerült az utazó személyzet laktanyai pihenőjét, az üzemi orvosi rendeléseket az új szociális épületben megoldani. Nyugdíjasok is közel félezren vagyunk. Az idősebbek két világháborút is átéltek, ezért szeretnénk, ha ezután is békében figyelhetnénk, hogyan fejlődik vasutunk.

Bálint István
Kecskemét

Félidős beszámoló Debrecenben

A bizalmiakra épülő szervezeti rendszer növelte a tartalmi munkát

A debreceni területi szakszervezeti bizottság július 26-án bizalmi testületi ülés keretében adott számot az 1980. évi választás óta végzett munkáról, a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa határozatainak időarányos végrehajtásáról. A beszámolón részt vett *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára, *Szabó Zoltán*, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Bizottságának munkatársa, *Nagy János*, a Szakszervezetek Hajdú-Bihar megyei Tanácsának osztályvezetője.

Az elmúlt három év munkájáról írásban kiadott anyagokhoz *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára fűzött szóbeli kiegészítőt. Értékelte a korábban megtartott bizalmicsoport-taggyűlések, alapszervezeti bizalmitestületi ülések tapasztalatait, amelyeken közel háromezer szervezett dolgozó nyilvánított véleményt. Ez képezte az alapját többek között a területi szintű beszámolónak is.

Kiemelt feladatok

A beszámolási időszakban kiemelt feladata volt a területi szakszervezeti bizottságnak és az irányítása alá tartozó alapszervezeteknek a gazdaságpolitikai munka, a személy- és áruszállítási feladatok végrehajtásának segítése.

A tervezőmunka demokratizmusának erősödését mutatja, hogy minden év októberében a testület véleményezte a MÁV és azon belül a debreceni vasútigazgatóság következő évi tervfeladatait. A reális vélemények jelentősen elősegítették a tervek végleges kialakítását és teljesítését. *Az érthető, gyors, rendszeres és nyíltabb tájékoztatásadás és -kérés a dolgozók helyzetének, hangulatának, problémáinak ismerete nélkülözhetetlen feltétele volt az eredményes gazdálkodásnak.*

A szakszervezeti szervek tartalmi munkája, a termelés és a gazdálkodás segítését illetően is tovább fejlődött, melynek feltételeit az új szervezeti struktúra kialakítása, a bizalmiakra épülő szervezeti rendszer biztosította. Ennek eredményeként a munkahelyi demokrácia közvetett és közvetlen fórumai közötti kapcsolat jelentősen növekedett, hiszen a bizalmiak többsége a testületi ülésekre a bizalmicsoport-taggyűléseken — mint közvetlen fórumon — előzetesen kialakított dolgozói véleményeket mondta el.

A tszb alapvetően eleget tett azoknak a követelményeknek, amelyek a szakszervezetek termelést, gazdálkodást segítő tevékenységével szemben jelentkeztek. A debreceni vasútigazgatóság kollektívája a beszámolási időszak éveiben a nehezebb gazdálkodási körülmények figyelembevételével is teljesítette feladatát. Ezt mutatja az, hogy az 1980. és 1982. évi összesített eredmények alapján *a vasútigazgatóságok versenyében első helyezést értek el.* Ez azonban nem jelent problémamentességet, mert a személyszállítás minőségi színvonala, az áruszállításnál pedig az eszközök jobb kihasználása, s a kereskedelmi politika további javításában még nagyon sok tennivaló van.

A beszámolási időszakban a dolgozók bérszínvonala három év alatt 17,82 százalékkal nőtt. Ez megfelel a kongresszusi határozatnak, a reálbérekre vonatkozó követelményeknek. A bérfejlesztésben a szűkre szabott kereteket jól használták fel, törekedtek a meglevő gondok enyhítésére. *A bizalmi testületek és a bizalmiak felelősségteljesen gyakorolták egyetértési jogkörüket.*

Hatékonyabb munkaerő-gazdálkodást

A szóbeli beszámolóból kitűnt, hogy a felmerült túlórához viszonyítva több mint 700 fős létszámhiány van jelenleg is a vasútigazgatóság területén. Főleg a forgalom lebonyolításával kapcsolatos területeken hiányzik a létszám, amely a vasútbiztonság szempontjából is gondot jelent. Nem véletlen, hogy az elhangzott szóbeli beszámoló hatékonyabb munkaerő-gazdálkodási létszámfeltöltésre vonatkozó feladatokat sürgette. A túlmunka csökkentésével el kell érni, hogy a heti pihenőnapok természetbeni kiadása biztosítva legyen, a jogszabályellenes 16 órán túli és a 24/24-es foglalkoztatások megszűnjenek.

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek fejlesztése terén a beszámolási időszakban került átadásra *a mátészalkai szociális létesítmény és a debreceni gyermekintézmény.* Jelentős előrelépés történt a nyíltvonali pályán foglalkoztatott pályamunkások étkeztetésének kiterjesztésében.

Szenvedélyesen szólt a beszámoló a kedvezőtlen személyi baleseti helyzetről. A vasútigazgatóság területén a munkakörülmények, a biztonságos munkáltatás feltételei javultak, és mindezek ellenére az üzemi baleseti helyzet az idén kedvezőtlenül alakult. *Szükséges, hogy a tszb és a szakszervezeti bizottságok az eddiginél sokkal határozottabban lépjenek fel a munkavédelmi követelmények érvényesítése érdekében.* Több kezdeményezésre van szükség a veszélyforrások feltárása és megszüntetése terén. Javítani kell a munkavédelmi bizottságok és őrhálózat munkáját, a balesetelhárítási és megelőző tevékenységet, a szakszervezeti bizottságoknak érdekvédelmi tevékenységén belül a baleseti sérültek és hozzátartozóik védelmét jobban kell szolgálni.

A beszámoló súlyának megfelelően foglalkozott a szakszervezet nevelő, tudatformáló munkájával. A nevelő munka tartalmát mindig az adott időszak legfontosabb feladatai határozták meg, ily módon előtérbe került a gazdaságpolitikai agitáció, az ideológiai nevelés és a munkahelyi nevelés kérdése. Ebben fontos szerepet töltöttek be a szakszervezeti bizalmiak. Az új szervezeti keretek között a bizalmitestületek működésének tapasztalatai kedvezőek. *A bizalmiak többsége fokozott felelősséggel és növekvő hozzáértéssel tesz eleget feladatának.* Egyre jobban részvevői és formálóivá válnak a munkahelyi eseményeknek. Fokozottan kifejezésre jut a felkészültebb és minden vonatkozásban jobb összetételű bizalmihálózat felelősségérzete a tagság ügyeinek intézésében az érdekvédelmi munkában.

A vezető-irányító munka fokmérője az alapszervezeti munka tartalma, hatékonysága. Ezért örvendetes, hogy a gondok mellett is javult a bizalmitestületi ülések előkészítése, tartalmasabbá váltak a csoportértekezletek, hatásosabb a tagság informálása. Fokozódott a bizalmiak aktivitása és felelősségérzete. Sikerült rövidíteni az utat a vezető testületek és a tagság között.

Mindezek figyelembevételével növekedett a szakszervezet tekintélye, súlya és tömegkapcsolata.

A tisztségviselők nagyobb felelőssége

A testületi ülés vitájában tizennégyen szólaltak fel. Elismeréssel szóltak a hozzászólók azokról az erőfeszítésekről, amelyeket az élet- és munkakörülmények javítása, a nő- és ifjúságpolitikai határozatok végrehajtása, a törzsgárda megbecsülése, a lakásgazdálkodás és egyéb területen tett a vasutas-szakszervezet.

A hozzászólások elemzése, értékelése azt igényli, hogy a jövőben még nagyobb szükség lesz a társadalmi, az igazgatósági és a különböző szakszolgálati összefüggések feltárására, megismerésére, a tagság véleményének, gondjainak még jobb ismeretére, a különböző szakszolgálati ágak, rétegek helyzetének elemzésére, észrevételeinek összegyűjtésére és érdekeik differenciált képviseletére. Ennek figyelembevételével kell az igények és a lehetőségek alapján rangsorolni, az érdekeket ütköztetni a gazdasági vezetéssel történő együttműködés során. *Nagyon fontos, hogy a tisztségviselőknek, a testületeknek legyen bátorsága kiállni a jogos igények mellett.* Mindez a tisztségviselők alapos felkészültségét, a munkamódszer, munkastílus, a jog- és hatáskörök megfelelő alkalmazását kívánja meg.

A központi vezetőség képviseletében *Szemők Béla* titkár értékelte a területi szakszervezeti bizottság munkáját. Kiemelte azokat az új feladatokat, amelyek megnövekedett felelősség elé állították a szakszervezeti szerveket a beszámolási időszakban. Szólt a bizalmiak jog- és hatáskörének növekedéséről, a munkahelyi demokrácia fejlesztéséről és annak fontosságáról, a munka- és balesetvédelmi tevékenység eredményesebbé tételéről, a jogkörök bátrabb alkalmazásáról, a nevelő, tudatformáló munka, a tagság rendszeres tájékoztatása fontosságáról.

Összességében mozgalmasnak és tartalmasnak értékelte a terület szakszervezeti szerveinek munkáját.

V. J.

NYUGDÍJ ELŐTT

A főbizalmi számvetése

Sebők György, Pusztaszabolcs állomás főbizalmija, nyugdíjba készülődik. Rohamosan fogynak a napok, bár ő szívesen „megálljt" parancsolna az időnek. Augusztus 4-e, utolsó munkanapja, vészesen közeleg. Nincs mit tennie, bele kell nyugodnia, hogy 60 éves lett.

Persze továbbra sem unatkozik majd, hiszen a méhészkedés, no meg a társadalmi megbízatásai, lekötik ideje nagy részét. Felsorolni is sok, mennyi tisztséget tölt be: a tanácsok megalakulásától tanácstag, és nyolc év óta a pusztaszabolcsi nagyközségi tanács társadalmi elnökhelyettese; az Ercsi és Vidéke Takarékszövetkezet igazgatósági tagja, és a pusztaszabolcsi takarékszövetkezet intéző bizottságának az elnöke; a helyi földművesszövetkezet méhész szakcsoportjának 25 év óta elnöke; két választási ciklusban volt megyei tanácstag, és 1980-tól a szakmaközi bizottság elnöke. Ebben a tisztségében képviseli majd nyugdíjazás után is, a vasutasok érdekeit.

Sebők György

Huszonkét évesen propagandista

Nem hiúságból vállalta a társadalmi megbízatásokat. Ellenkezőleg. Most, hogy a munkásélet számvetését készíti, jóleső érzéssel gondolja: *ha a közösség érdekében nem dolgozott volna eredményesen, valószínű a felsorolt tisztségekre sem kérték volna fel.*

Munkája legteljesebb örömét azonban a vasút jelenti. Itt kezdett ismerkedni a kenyérkeresők szervezett életével, a szigorral, a fegyelemmel, és itt szerezte az első személyes tapasztalatokat, a munkás-összetartozás nagyszerű élményeiről is. Csoda-e, hogy torokszorító érzéssel készül a búcsú pillanatára?

Negyvenkét esztendei hűséges szolgálat emlékei frissen ragyognak. Mintha tegnap történt volna, hogy 18 évesen — a második világháború harmadik esztendejében — rácsodálkozott a főváros házaira. Először járt Budapesten, hogy a vasútigazgatóságon felvételt kérjen. *A pusztaszabolcsi állomásra irányították, ahol kocsifelíró lett.* Később távirász, raktárnok, térfelvigyázó, normás, majd 29 év óta állomási kocsiintéző. A háborús évek, majd a vasút újjáépítési időszaka, jól összekovácsolta, formálta az állomás kollektíváját.

Bizonyára a körülmények, s a közösség is közrejátszott abban, hogy a felszabadulás után első dolga volt — immár több éves mozgalmi tapasztalattal — a párt- és a szakszervezet tagjai közé lépni. Őrzi az első tagsági könyveket és az első szakszervezeti üzemi bizottság névsorát, amelyben az ő neve is szerepel. *Huszonkét évesen már a helyi szakszervezeti vezetők között van. Propagandista.* Ha most visszagondol az akkori időkre, maga előtt látja az embereket is, akik számára mindig tudott érdekeset, újat mondani. Tizenhárom termelőszövetkezeti csoport patronusa volt, s ha egy-egy dohánypajtába húzódva beszélgetni kezdtek, késő éjszakai órákig sem tudták abbahagyni.

A felelősség változatlan maradt

Sebők György — bár hosszú ideig termelési felelős, 1969 és 1981 között pedig Pusztaszabolcs állomás szakszervezeti bizottságának titkára — mindig propagandista maradt. Vallja, hogy ma már nehezebb az embereknek újat mondani, hiszen a sajtó, a rádió, a televízió segíti a tömegtájékoztatást, és valahogy az érdeklődés is más irányú lett. *Tapasztalatból tudja, hogy az agitációs, propagandamunkában, a tisztségviselők felelőssége változatlan maradt.* Nehéz — de szép feladat. Az, hogy a jó propagandista leginkább személyes példamutatással, cselekedettel győzhet meg másokat, először az édesapjától tanulta. Mint ahogy a hűséges, becsületes munkát, az emberbaráti segítőkészséget is.

Most, hogy búcsúzni készül, többször is tart önvizsgálatot: jól gazdálkodott-e az apai örökséggel? Úgy érzi — igen. A munkában ezt tanúsítja az is, hogy *kiváló vasutas*, négyszeres *kiváló dolgozó*, a *Honvédelmi Érdemérem* és a *Szakszervezeti Munkáért arany fokozatú* kitüntetés tulajdonosa. Az utóbbit ez év május elseje alkalmából kapta.

Mindig kötelességének érezte másokon segíteni. A háború után például az állomási laktanya mellékhelyiségeit alakították át a családja számára. Ott született a két fia is. Nyolc esztendő után sóvárogva várták, hogy az újonnan felépített családi házba költözzenek. Ki gondolta volna, hogy abban az esztendőben nyolc család otthonát teszi lakhatatlanná az árvíz. Az újonnan felépült házat felajánlotta az egyik vasutas családnak.

— *Ugyan mit tehettem volna, hiszen nekem volt fedél a fejem felett* — magyarázza még ma is a döntését.

A segítőszándék persze nem mindig végződött szerencsésen, s az is előfordult, hogy személyes kellemetlensége származott belőle. Az ilyen esetek azonban nem vették kedvét.

Most ki segít a főbizalminak?

A főbizalmi aggódik. Azt tapasztalja, hogy amióta Pusztaszabolcs állomás a székesfehérvári körzeti üzemfőnökséghez tartozik, *nehézkesebb, eseménytelenebb lett a szakszervezeti élet.* Magukra hagyottabbak a távol eső állomások, és a helyi szakszervezeti bizottság megszűnésével hiányzik a közösség mozgató ereje. Véleménye szerint, ahhoz, hogy az emberek problémáit, őszinte hangulatát, a szakszervezeti bizottság megismerje, ott kell élni közöttük. Míg titkár volt, el is ment minden megbeszélésre, termelési tanácskozásra, pedig Pusztaszabolcs állomáshoz — Börgöndtől a Dunai-Finomítóig — akkor is nyolc állomás tartozott. Tudott is minden eseményről. Most meg — igaz, hogy az üzemfőnökség területe nagy kiterjedésű — *sokan nem ismerik az szb-titkárt.* A főbizalmi meg csak papíron partnere a gazdasági vezetőnek. Hiába a jószándék, igyekezet mindkét részről — nincs igazi partneri kapcsolat.

Azelőtt, minél kisebb volt egy szakszervezet, annál családiasabb légkör uralkodott. Pusztaszabolcson az állomási és a vontatási szakszervezeti bizottság szívén viselte a szocialista brigádok életét, művelődését. *Most ki segít a főbizalmiaknak?* Székesfehérvár messze van, s a figyelem a nagy területen szétaprózódik.

Augusztus 4-ig, reggel fél hatkor ébreszti az óra, hogy a 7 órai felolvasásra az emberekhez érkezzen. Lehet, hogy egy ideig nyugdíjasként is kerékpárra ül majd, hogy meglátogassa a vasutasok reggeli műszakkezdését. Aztán, lassan megszokja, hogy már nem kell ébresztő, nyugodtan pihenhet tovább.

Pálinkás Katalin

ADJUNKTUS ÚR, A BIZALMI

Dr. Páczelt Ferenc, a MÁV Kórház urológiai osztályának adjunktusa csaknem 190 centiméter magas, kisportolt alkatú fiatalember. Betegei közül talán sokan nem is tudják, hogy elismert, lelkiismeretes gyógyító munkája mellett több társadalmi tisztséget is betölt osztályán: *az ottani szocialista brigád vezetője és szakszervezeti bizalmi.* Ez utóbbi funkciójában éppen egy évtizede tevékenykedik. A fiatal orvost egy fárasztó vizit után elsőként pályafutásáról kérdeztem.

— *Édesapám is vasutas volt, de nem csupán ezért pályáztam annak idején a MÁV Kórházba* — mondja. — 1966-ban végeztem el az egyetemet, s akkor a János Kórházban dolgozó kollegáktól hallottam, hogy a MÁV Kórházban hagyományosan jó a kollektív szellem, és műszerezettsége is az élvonalba tartozik. Mint a példa is bizonyítja, nem csalódtam, mert azóta is itt vagyok.

— Mi jellemezte korábbi ifjúságát, a diák éveit?

— *Gimnazista koromtól dolgoztam az ifjúsági mozgalomban, emellett az NB I-ben kosaraztam.* A kórházban még sokáig ifjúsági felelősként tevékenykedtem és a kedvenc sportágamtól sem váltam el teljesen. Öt évvel ezelőtt segítettem megszervezni a Ferencvárosi Torna Klubban a kosárlabdacsapatot, ahová még ma is eljárok, s tanácsadóként patronálom a csapatot.

— Az urológiai osztály második embere, ugyanakkor szakszervezeti bizalmi is. A kettő nem ütközik egymással?

— *Foglalkozásom adott, bizalminak pedig megválasztottak.* Megtehettem volna, hogy nem vállalom el, de láttam, hogy őszintén akarnak, s bíznak bennem a dolgozók. Márpedig ez esetben visszautasítani nem lett volna becsületes dolog. Egyébként is nálunk nem az a lényeg, hogy ki milyen beosztást vagy rangot visel, hanem az, hogy az adott területen miként végzi munkáját. Pontosabban szólva: *közmegelégedésre látja-e el a betegeket.* Osztályunk kollektívájának egyik érdeme például, hogy nálunk még egyetlen fertőzés sem fordult elő hanyagságból. Ha nem én volnék a bizalmi, de látnám, hogy valaki felületesen látja el feladatát, „sima" szakszervezeti tagként is megmondanám a véleményemet.

— A közéleti tevékenység tehát ötvözhető az orvosi praktizálással.

— Véleményem szerint igen. Ezen a területen, de másutt is a dolgok csak akkor mennek jól, *ha a szakmai és a közéleti helytállás párhuzamban van egymással.* Annak idején, amikor megválasztottak, jól tudtam, hogy tőlem nemcsak a tagdíj beszedését, az adminisztrálást várják el. Az orvosoknak, a nővéreknek éppen úgy megvannak a szociális gondjaik, mint akár egy kocsirendezőnek vagy pályamunkásnak. Szücs Bertalanné nővér például szívesen veszi igénybe a szakszervezet adta hosszabb-rövidebb nyaralási lehetőségeket. De mert fáradságos, jó munkájával rászolgált erre a kedvezményre, tavalyelőtt igyekeztem kijárni neki egy családi beutalót Mátraházára. Ennyi év után már jól ismerem a munkatársak szociális körülményeit, s tudom, hogy kiknek kell szeptemberben beiskolázási segélyt kérni (de ezeknek a kollégáknak, hadd ne említsem a nevét).

— Néhány évvel ezelőtt a nővérek felkértek, hogy tartsak nekik szakmai továbbképzést. Noha ez társadalmi alapon nem lenne kötelességem, én ezt mégis úgy fogom fel: *az orvostól, aki szakszervezeti bizalmi, joggal elvárhatják.* Ezt a tevékenységet sikerült már úgy kifejlesztenünk, hogy esetenként szakmai vetélkedőt is rendezünk.

— A munkája, családja, társadalmi elkötelezettsége mellett marad-e ideje saját szakmai továbbfejlesztésre?

— Enélkül az orvosi pályán aligha lehetne boldogulni. Jelenleg intézményesen ugyan nem járok továbbképzésre, de természetesen rendszeresen olvasom a magyar és a külföldi szakfolyóiratokat, elsősorban az urológiával kapcsolatos írásokat. Emellett állandóan publikálok a Magyar Sebészet folyóiratban és a neurológiai szaklapokban, illetve szemlékben.

Dr. Fürst Ferenc osztályvezető főorvos szavai is ide kívánkoznak: „Páczelt kolléga azon orvosok közé tartozik, aki jó modorával, közvetlenségével, igaz emberségével is képes gyógyítani..."

Séra Sándor

No, de tanár úr...!

A közelmúlt napokban Záhonyból Nyíregyházára utaztam, amikor tanúja lehettem a gyerekek *„életre nevelés"*-ének. Történt pedig ez úgy, hogy Kisvárdán az első osztályú kocsiba szálltak fel a helyi 4. számú általános iskola tanulói, hogy részt vegyenek a sóstói atlétikai versenyen. A kísérő „tanár úr" így biztatta a vonaton tanítványait:

— *Üljetek csak le nyugodtan, én majd lesem a kalauzt!*

Lesni persze azért kellett, mert menetjegyük nem első, hanem másodosztályra szólt, ahol — szombat lévén — egyáltalán nem volt zsúfoltság.

A jegyvizsgáló közeledtére osonva elhagyták a kocsit, majd gyorsan visszatérve elfoglalták előbbi helyüket.

Kíváncsi vagyok, hogy ezek a gyerekek hogyan fognak a jövőben viselkedni autóbuszon, villamoson, miután megfelelő oktatást kaptak bliccelésből.

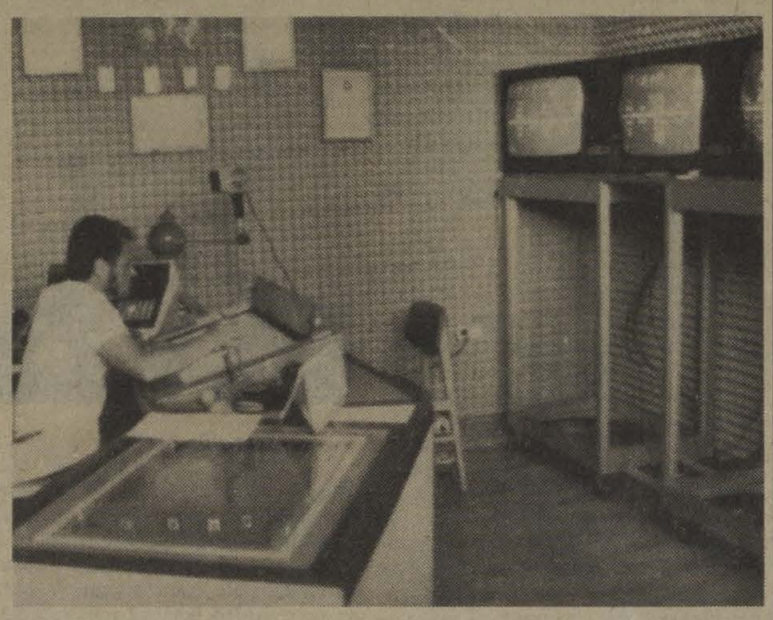
Szőgyényi Bertalan

A művelődés hajszálgyökerei

MENETIRÁNYÍTÓK A BALATON PARTJÁN

Már vagy két órája ismerkedem Siófok állomáson a menetirányítók *Kék-Balaton* szocialista brigádjának munkájával, sokszínű, szinte irigylésre méltó kulturális, közéleti tevékenységével. Közben azon töprengek, hogy ezt a nyolctagú kollektívát milyen hajszálgyökerek kötik a kortárs művészet világához, hogyan vált szinte nélkülözhetetlenné számukra a művelődés iránti igény? *Görgey Gábor* író tűnődése jut eszembe éles kontrasztként a brigádok közművelődési kampányáról.

„Amikor a szorongatott író végignéz közönségén, nyomban kiszúrja azokat a hallgatókat, akik a vörös műbőrbe kötött brigádnaplót szorongatják, ugrásra készen; hogy amint a meghívott kiejti a bűvös befejező mondatot — Köszönöm a figyelmüket! — odapattanjanak elé és aláírassák az albumot. Az író szignója majd tanúsítja, hogy a brigád, az egy szem naplófelelős képviseletében, intenzív kultúréletet él. Íme, most is magához vette a közművelődés mai napra rendelt ostyáját."



Kerecsényi János munka közben

Költők és vasutasok

Különös szerencséje a siófoki menetirányítóknak, hogy személyes barátság, ismeretség köti néhány jeles költőhöz, grafikushoz, sőt még zenetörténészhez is. Ezt a kapcsolatot a brigád irodalom iránti vonzódása, érdeklődése alapozta meg. *Fodor András* kétszeres József Attila-díjas és SZOT-díjas író, költő lelkes patrónusa e kis közösségnek. Néhány évvel ezelőtt írt levele a brigádnak, amely bekeretezve lóg az iroda falán, sokatmondóan tanúsítja e lelkesedés okát. *Véleményét, okfejtését — amely a vasutas közművelőknek is tanulságul szolgálhat — érdemesnek tartom most közzétenni.*

„Örömmel szólok ott, ahol a vasutasokat dicsérni lehet. Egy kicsit hazabeszélek, mert magam is vasutas családban nevelkedtem, méghozzá ezen a vidéken, Somogyban. Apám foglalkozását nem folytattam, íróvá lettem, de úgy érzem, *az irodalomnak nem kell szégyenkeznie a vasutasgyerekek miatt.* Elég csupán két példát említenem: modern klasszikusunk, *Szabó Lőrincz*, mozdonyvezető fia volt. Korán elhunyt pályatársam, *Váci Mihály* is a talpfák mellett tanulta meg tisztelni a váltóőrök kötelességre, pontos szolgálatra nevelő törvényeit.

Petőfi nem hiába ünnepelte az első vaspályát, s kívánt *»száz vasutat, ezeret«. A síneken közlekedés nivója, amióta csak van, mindig jellemző a társadalomra, mindig összefügg a műszaki, civilizációs állapotokkal.* Természetes tehát, hogy a vasutasoknak kivételes lehetőségük van a tájékozódásra, összefüggések megismerésére, a korszerű gondolkodásra. Mégis, nem várt meglepetés a siófoki menetirányítók Kék-Balaton szocialista brigádjának sokirányú, élénk érdeklődésével szembesülni. Író—olvasó találkozókon jó néhány brigádnaplóba volt módom betekinteni. *Sehol se láttam a művelődésre törekvés ilyen gazdagon bizonyító körképét, a kulturális ismeretekben való ilyen bensőséges elmélyülést. És sehol sem fordult még elő, hogy egy szocialista brigád az irodalomtörténetnek is segítségül ajánlkozzék.* Tőlük azonban — mint időközben már a sajtó és a rádió is hírüladta — hasznos útbaigazítást kapott a *József Attila* sorsát vizsgáló filológiai társaság, a költő szárszói tragédiájának tüzetesebb földerítéséhez.

Jogos tehát, hogy szakmám nevében szívből gratuláljak a brigád eddigi működéséhez, a továbbiakhoz is sok sikert kívánva."

Bogrács mellett

Az irodában hallgatom az éppen szolgálatban levő *Kiss Lajos* menetirányító szavait arról, hogyan is segített a kollektíva a filológiai társaságnak.

— *József Attila* gyakran tartózkodott Balatonszárszón. Az én apám személyesen is ismerte. Nagy nyomorúságban élt, pénzgondjai voltak. Akkoriban — 1937-ben — Balatonszárszón szolgált *Búza József* bácsi, akit többen ismertünk. A tragédia napján Józsi bácsi éppen szolgálatban volt, és látta, amint *József Attila* a beérkező vonat elé fekszik. Oly gyorsan történt mindez, hogy nem tudott cselekedni. *Fodor András* is — aki egyébként pusztaberényi vasutas fia — érdeklődött erről, és meg is írta egyik tanulmányában. Így ismerkedtünk meg. A barátság azóta is tart. Ő meghív minket irodalmi estekre, találkozókra, mi pedig a brigádrendezvényeinken látjuk vendégül.

Négy évvel ezelőtt e brigád ötlete volt a siófoki vasutas szavalóverseny rendezése. Azóta szinte országossá terebélyesedett ez a nemes versengés. És *Fodor András* mindig a zsüri tagja.

Időközben, patrónusuk jóvoltából *Takács Gyula* somogyi költő, *Béres János* zenetörténész és *Reich Károly* grafikusművész is gyakori látogatója a brigádnak.

— *Reich Károly* balatonszemesen töltötte gyermekéveit. A mi utcánkban lakott — fűzi tovább a visszaemlékezés fonalát *Kiss Lajos*. — Évente egyszer Siófokon, vagy Balatonfenyvesen rendezünk közös délutánt a Balaton partján, amelyen természetesen ott vannak művészbarátaink is. Amíg a bográcsban fől a halászlé, versekről, festészetről, zenéről beszélgetünk. A legemlékezetesebbek számomra azok a percek, amikor *Fodor András* és *Takács Gyula* elmondják legújabb verseiket. Ilyenkor beavatnak bennünket a műhelytitkokba is.

Lapozgatom a rendkívül izgalmas, ízléses brigádnaplót. Rajzolt címek, fotók, vallomások, emléklapok, a vasúti munkát regisztráló bejegyzések. A rajzok *Kiss Ferenc* brigádvezető kézügyességét dicsérik. Külföldről küldött táviratok és levelek is helyet kaptak a naplóban, hiszen azok a művészbarátok jókívánságait őrzik. *Színes, de nem hivalkodó ez a napló.* Egy kis kollektíva hétköznapjainak, gondjainak és örömeinek tükre.

Megerőltető szolgálat

Az idén másodszor nyerték el a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Bárki meggyőződhet róla, a menetirányítók munkája nem irigylésre méltó.

— Menetirányító csak az lehet, aki két rendelkező állomáson dolgozott már legalább egy évet. Én forgalmistaként szolgáltam Fonyódon és Siófokon tizenöt évig — tájékoztat vendéglátóm, miközben átvezet az irányító szobába, ahol *Kerecsényi János* ül a nemrég átadott legkorszerűbb kőfe (központi felügyeleti ellenőrző) berendezés előtt, amely a laikus szemlélőnek nem más, mint három színes tévékészülék. Színes ábrák mutatják a szobában a vonalszakaszok jelzőit, a vágány- és térközfoglaltságot, a haladó vonatokat Szabadbattyántól Fonyódig. Egy másik készülék a forgalmi irodákkal teremt közvetlen összeköttetést. A pulton óriási grafikon. Ceruzával jegyzi ezen a kezelő a vonatok mozgását, az indulást, érkezést. Közben hallgatja a forgalmisták jelentéseit, majd utasításokat ad. Mindezt tizenkét órán át teszi, reggel héttől este hétig.

— *Rendkívül megerőltető ez a szolgálat* — jegyzi meg *Kerecsényi János*. — Az irányítással egyidőben rengeteg kimutatást, vonatteljesítményi lapot kell vezetni. Gépszámok, kocsi- és vonatszámok, időadatok kerülnek a papírlapokra. *Ez a nagy koncentrálást igénylő munka estére kikészíti az embert.*

Megszólal a menetirányító távközlő berendezés. Egy forgalmista közli, hogy a Nyíregyházától Fonyódig közlekedő személyvonat három perc késéssel haladt át Kiscséripusztán. *Kerecsényi János* ezt is rögzíti.

Most nyáron rendkívül nagy a forgalom. A hétvégeken 24 óra alatt 76, hétköznap pedig 46 személyvonat közlekedik. A menetirányítónak mindenről tudnia kell, ami a vonalon történik, és azonnal intézkedik, ha elromlik egy gép, vagy „erősíteni" kell egy személyvonatot. Mindezért 6000—6500 forint a fizetség.

Hogy megéri-e?

— Én már huszonkilenc éve szolgálok ezen a vonalon, nem tudnék és nem is akarok mást csinálni — jegyzi meg *Kiss Lajos*. — *A többiek is így vannak ezzel. Nem fontolgatjuk, hogy megéri-e vagy sem.* Egyik kollégánk egyszer más munkahelyre ment, de visszakönyörögte magát, mert hiányzott neki ez a légkör. Nehéz ezt megérteni annak, aki sohasem dolgozott a forgalomnál. A brigádvezetőnk már 45 éve vasutas. Az idén megy nyugdíjba.

A nehéz szolgálatok után jólesik a kikapcsolódás. Valamennyien kertészkednek, szőlőt, gyümölcsöst ápolnak. Van közöttük szenvedélyes horgász is. De a legbensőségesebb elmélyülést mégis a könyvek jelentik számukra. Egy-egy szép vers, egy novella, vagy Beethowen, Bartók muzsikája...

Kaszala Sándor

Záhonyi munkásőrök az NDK-ban

A záhonyi vasutas munkásőrök 20 főnyi csoportja a közelmúltban az NDK-ba utazott, ismerkedni az ország tájaival, lakóinak életével, szokásaival. Drezdában megtekintették a *Zwinger* világhírű képtárát, és a helyi *közlekedési múzeumot* is felkeresték. Hajóztak az *Elbán*, s tolmácsuk mindenütt a németül jól beszélő *Nagy János* munkásőr volt.

A jól sikerült kirándulás költségét részben vasgyűjtésből, másrészt széles nyomtávú kocsik szállítmányainak átrakásáért kapott pénzből fedezték a munkásőrök.

Szőgyényi Bertalan

A MÁV BUDAPESTI ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGÉN

Jól őrzik a vándorzászlót

A folyosón kissé megsárgult, fekete-fehér fotók között vezet az út az igazgatói irodához. Derékig meztelen, a tűző napon verítékező emberek rakják egymás mellé a talpfákat. A vasút újjáépítéséről készült, csaknem negyven esztendős képek a múltat ábrázolják, hiszen manapság gépek, gépláncok végzik ezt a munkát.

A legnagyobb fejlődés az elmúlt tíz esztendő során ment végbe a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* gépparkjában, ennek eredményeként a korábbi 66 km-es évi teljesítmény 82-re ugrott, annak ellenére, hogy közben *évről évre csökkent a létszám.*

A gép nem minden

— A gép azonban nem minden. Az emberek helytállása, szakmai tudása nélkül aligha szerezhettük volna meg tavaly az ötödik *kiváló* cím mellé másodszor *a vasutas-szakszervezet vörös vándorzászlóját is* — mondja *Németh Gyula* igazgató, az építési főnökség vezetője, majd hozzáteszi: — *A munkaversenyben mi nem az év végén kezdtük számolgatni a pontokat.*

Aztán szóba kerül, hogy a technikai váltás mellett sokat köszönhet a főnökség a fiatal szakembereknek. Néhány éve itt is nagyon nehéz helyzetbe kerültek, mivel az 1918—23 között született szakemberek elmentek nyugdíjba, s hiányzott mögülük a 40—50 évesek generációja. Azóta sikerült fiatalokkal pótolni az eltávozott vezetőket. Ha statisztikailag nézzük, *a főépítésvezetők és építésvezetők átlagéletkora negyven esztendő alatt van.* És ami ugyanilyen nagy szó: sikerült őket itt tartani, pedig nincs „kerítés", *a munkahely Budapesttől Hegyeshalomig változik.*

Antal Andrásnétól, az újonnan megválasztott szb-titkártól arról érdeklődöm, hogyan tudják az időjárás viszontagságai miatt nem éppen vonzó munkaterületet *szocialis* szempontból elfogadhatóvá tenni.

— *Szerencsére a gazdasági vezetés is átérzi, milyen fontos ez a kérdés* — válaszolja Antal Andrásné. — *Szociális célokra egyetlen esztendőben több mint 40 millió forintot költünk. Ebből kapnak munka- és védőruhát a kint dolgozó emberek. A munkahelyekre autóbusszal szállítjuk őket. A buszok reggel negyed hatkor indulnak a kelenföldi munkásszálló elől.*

Vacsorát kértek

Az 1400 ember öt termelési egységben dolgozik a budapest—győri, székesfehérvári, pusztaszabolcsi, valamint a ceglédi, illetve miskolci fővonalakon. Ezenkívül van még egy szakipari és egy sínhegesztő részlegük. Hogy mindenhová eljussanak időben az emberek, nem elegendőek a MÁV-tól bérelhető autóbuszok, ezért drága pénzért a *Volántól* kérik a hiányzó buszokat.

— *Nincs mit tenni* — tárja szét a kezét az igazgató, amikor megkérdezem, nem kerül-e ez egy kicsit túl sokba. — *Vonattal nem közlekedhetünk, már csak azért sem, mert nem lehet a menetrendet csak hozzánk, a mi munkarendünkhöz igazítani.*

— Az étkeztetésről — veszi vissza a szót az szb-titkár — kikértük a dolgozók véleményét, sőt szavazatát. Naponta egyszer kapnak meleg ételt, de ezt nem délben, hanem — a többség kívánságára — *vacsorára* adjuk ki. Bár semmi akadálya sem lenne, hogy kivigyük az ételt a munkahelyekre. a dolgozók inkább az esti meleg ételt választották. *Ők is szeretnek nyugodtan, terített asztalnál, kulturált helyen étkezni.*

A fizikai dolgozók fele a megyékből, főként Szabolcsból és Békésből jön a vágányokat építeni. Számukra *szállót* biztosít a főnökség, s nem is rosszakat. *A legújabb munkásszállón kétágyasak a szobák, folyó vízzel és minden kényelemmel.*

— Mindegyik munkásszállón *könyvtár* van, ahol főiskolát végzett könyvtárosok segítenek a megfelelő könyvet kiválasztani — mondja Antal Andrásné. — Ezenkívül persze kultúrprogramokat is szervezünk. Régebben sokan tanultak nálunk a kihelyezett általános iskolában, de szerencsére *ma már inkább csak a régiek között akad egy-két, az írással-olvasással nehezen boldoguló pályamunkás.*

A feladat nem kevés

A családtól távol dolgozó embereket általában könnyebben csábítja az italozás. Úgy tűnik azonban, hogy ezen a főnökségen ezzel sincs túl sok probléma. Minden héten ellenőrzik egy-egy területen — *a főnököket.* A munkásokat viszont már ők szondázzák meg szúrópróbaszerűen. A büntetés példás: először fél esztendőn át óránként egy forinttal kap kevesebbet a dolgozó, másodszorra már duplájára nő a levonás, a harmadik esetben pedig a létszámgondok ellenére is *elbocsátják a notórius italozót.* Pedig nagy a fluktuáció, a polgári fizikai állomány — a többi honvéd — csaknem 25 százaléka cserélődik évenként.

— *Mit csinálhatunk?* — kérdezi az igazgató, inkább csak önmagától. — *A bérnomenklatúra felső határán járunk. Ennél többet a jelenlegi bérszabályozásban, még ha lenne pénzünk rá, akkor sem fizethetnénk.* Nálunk csak különélési pótlék van, mivel a vágányépítés *nem számít kiemelt munkának.* A napi húsz forint régebben — csaknem húsz esztendeje — a dolgozók bérének mintegy 20—25 százalékát adta, ma nem éri el ez az arány a tíz százalékot sem. Ha jól fizet a helyi tsz, bizony nem jönnek hozzánk dolgozni a fiatalok. Amennyit itt keresnek, bármelyik iparvállalatnál megkapják még Budapesten is, s ott legalább nem a szabad ég alatt dolgoznak.

— *Az idén több jutott a közösből a pályaépítésre?*

— Sajnos nem. Most, amikor nehezebb az ország, a népgazdaság helyzete, *kevesebb jut a vasútnak is pályaépítésre.* Pedig meglehetősen rossz állapotban vannak a pályák, mert elöregedtek, és még mindig nem tudtuk pótolni a negyedik ötéves terv megszorításai miatt elmaradt munkákat. Jó három esztendőre lenne szükség, hogy utolérjük magunkat. Ne higgye, hogy panaszkodom, hiszen ma minden magyar építővállalat hasonló gondokkal küszködik — mondja az igazgató.

Munkában azért most sincs hiány az építési főnökségen. Első számú nagy feladatuk jelenleg *a kelenföldi pályaudvar átépítése*, miután május 29-ig, a nyári menetrendváltozásig átadták a székesfehérvári fővonal *Tárnok—Dinnyés* közti felújított részét. A pályát 120 kilométeres sebességre építették. *Ezek az eredmények az idén is előkelő helyezést ígérnek a főnökségek közötti versenyben.*

Lakatos Mária

Kálmán Imre-expressz Dortmundból Siófokra

A nyáron Hegyeshalom és Siófok között közlekedik az Alpen—See—TOUROPA NSZK különvonat, amelyet a nagy zeneszerző tiszteletére *Kálmán Imre*-expressznek neveztek el. Az ismert járat már tizenöt éve közlekedik és egyre népszerűbb. Ennek bizonyítéka az is, hogy az idén két héttel előbb indították a szokásosnál és két héttel tovább (szeptember 24-ig) közlekedik.

Az első járat június 4-én szombaton érkezett Dortmundból Siófokra. Az Utasellátó dolgozói a vonat étkezőkocsijában (Hegyeshalomtól Komáromon át Siófokig) ebédet, visszaútban pedig vacsorát adnak a vendégeknek. A magyaros konyha ízeivel a külföldi vendégek elégedettek és sok dicséretet jegyeztek a vendégkönyvbe.

(Drégely)

Az első Touropa-csoport az étkezőkocsiban
(A szerző felvétele)

Nyári forgalom a Déliben

(Folytatás az 1. oldalról)

Nem mindegy, hová kerül a büfékocsi, az első osztály, a posta- vagy a kalauzkocsi. Sokat kell itt figyelni, szaladgálni, de ez mégsem olyan megerőltető számomra, mint a toronybeli váltóhéblik húzgálása, amit 1972-ig a II-es toronyban éveken át csináltam...

— A baleseti veszély azért itt se kicsi — jegyzem meg.

— *Ajaj!* — helyesel Pista bácsi. — *Sajnos, három hónappal ezelőtt előfordult egy koccanásom, amiért kártérítést kellett fizetnem, de vétlennek érzem magam. Csak hát itt nem lehet eléggé körültekintő az ember.* Itt van például ez a lista bizonyos személykocsik foglalásáról. Ennek a gépelésénél tévedhet, aki írta, de *a mi posztunkon súlyos következménnyel járhat a legapróbb hiba.* Nyugdíj előtt állok, s 4040 forint az alapfizetésem. A múlt hónapban 273 órát dolgoztam, így hát a pótlékokkal, túlórával 8500 forintot kerestem. *Nem kis pénz, de sokat is kell tenni érte...*

A látogatás során meggyőződtem arról, hogy a Déli pályaudvar minden dolgozója sokat tesz, lelkiismeretesen helytáll, hogy pontosan, biztonságosan közlekedjenek a vonatok, minél kényelmesebben kezdhessék és fejezhessék be nyaralásukat az utasok.

Csík Ibolya

Tíz hónappal a vezérigazgatói felhívás után

A részeredmény nem elég

Beszélgetés Bánhegyi Ferenccel, a vasútüzem-biztonsági önálló osztály vezetőjével

Tíz hónapja immár, hogy Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója tavaly októberben lapunk hasábjain intézett felhívást a vasutassághoz. Ama fogyatékosságokat tette szóvá, amelyek a közlekedés biztonságát, a mindennapi munka folyamatosságát veszélyeztetik. Egyebek mellett azt kérte, hogy a közlekedésbiztonsági ellenőrzések váljanak hatékonyabbá, s ami nem kevésbé lényeges: maguk a vasutasok is figyelmeztessék egymást, ha helytelen módszereket észlelnek, s következetesen lépjenek fel minden fegyelmezetlenség, szabálytalanság, figyelmetlenség ellen. A teljességhez tartozik, hogy e felhívást nem is annyira néhány 1982-es baleset tragikus kimenetele indokolta, hanem az, hogy a balesetek elemzésekor sok emberi mulasztásra derült fény.

Eme állítást példák tanúsítják. Kiderült, hogy a felületes munka nem egyszer súlyosabb következménnyel is járhatott volna, és sokszor csak a szerencse — vagy a mozdonyvezetők figyelme — menekített meg a nagyobb drámától. (Előadódott — kirívó példa, kétségkívül! —, hogy két vonat halladt egymással szembe. s a mozdonyok vezetőin múlott, hogy időben fékeztek és a szerelvényeknek sikerült egymástól két-háromszáz méternyire megállni.) A tavalyi, feltehetőleg ismert szám: 41-gyel több, vagyis 3939 esemény történt, mint 1981-ben — ám a vasutasok hibájából az előző évinél 74-gyel kevesebb.

Adatok, tények

Balgaság volna feltételezni, hogy az „igehirdetés" önmagában gyógyír a bajokra, ám a határozott hang többnyire elgondolkodtat és célba talál. *Bánhegyi Ferenccel,* a MÁV Vezérigazgatóság vasútüzem-biztonsági önálló osztályának vezetőjével arról beszélgettünk: hogyan alakult az elmúlt tíz hónap, kivált az idei esztendő első fele.

— Már 1982 utolsó negyedében, megjelente után érezhető volt a felhívás hatása — mondja a vezérigazgatóság osztályvezetője —, csökkent az események száma, s a bekövetkezett balesetek kevésbé voltak súlyosak. Néhány hét persze nem bizonyít, perdöntő csupán hosszabb időszak lehet.

Tekintsük hát „hosszabb időszaknak" 1983 első felét. Elnézést a most következő számok tán' hosszúnak tűnő sorolásáért, de az adatok önmagukat minősítik. Az idén, az első félévben 93-mal kevesebb — 1819 — esemény történt, mint 1982 első felében, s ebből 95-tel kevesebb — 1070 — vasutas hibából. A közlekedő vonatok nyolccal kevesebb — 54 — balesetet okoztak, öttel kevesebb volt a veszélyeztetés, s 78-cal kevesebb baleset történt elegyrendezéskor. Természetesen nem hagyhatjuk figyelmen kívül a mérleg másik serpenyőjét sem, így azt, hogy bár szám szerint kevesebb baleset történt, az anyagi kár viszont 60 százalékkal nagyobb. Ráadásul súlyosabbak voltak a balesetek: *miközben 1982 első felében egyetlen ember sem halt meg, most heten vesztették életüket,* s szemben a tavaly első félévi 22-vel, 48 sérülés történt. (A hét áldozat közül öten a herendi ütközést nem élték túl — mint ismeretes, a vasutasok a tolatás szabályait szegték meg —, egy életet követelt Rákosrendezőn a helytelen váltóállítás, a Puskin expressz szabálytalan fölzárkózásának Nyársapátinál pedig maga a mozdonyvezető volt az áldozata, miközben további négyen könnyebben megsérültek.)

A számok elemzésére kérem Bánhegyi Ferencet: mi áll a közlekedő vonatok 54 balesetének hátterében?

— *A közlekedési szabályokat tizennyolcszor sértették meg, 35 esemény műszaki hibával indokolható, egyszer pedig szabálytalan rakodás siklatott ki teherkocsit* — így a válasz. — *Jellemző volt a vonatok szabálytalan visszajelentése és indítása, elmulasztották a kocsik állvamaradását biztosítani, s a helytelen váltóállítás meg a szabálytalan felzárkózás is okozott balesetet. Ami a műszaki kérdéseket illeti: 19-szer a jármű, nyolcszor a pálya hibája, hét alkalommal pedig a jármű és a pálya kölcsönhatása okozta a bajt.*

Ha lankad az éberség

— Szolgálnak-e újabb tanulsággal az elegyrendezések?

— Érdekes, és figyelmet kíván, hogy bár ezen a területen a legszorongatóbb a munkaerőhiány, a balesetek nagyobbik hányada mégis ott történik, ahol biztosítottak a feltételek.

— Meglehet, hogy ahol a munkaidő egészét kihasználják és folyamatos figyelemre van szükség, ott lankad kevésbé az éberség?

— Alighanem így van. Az első félévben, elegyrendezés közben, 936-szor siklott ki jármű. A jellemző okok: *figyelmetlen váltóállítás, elégtelen kocsifékezés, az űrszelvény hiánya.*

A közvéleményt élénken foglalkoztató kérdéssel hozakodom elő: mi változott a közút és a vasút szintbeli kereszteződéseinél (ahol — hozzátehetjük: szerencsére — a szabálytalanságot nem csupán a tragédiák száma regisztrálja)?

— A számok ugyancsak kedvezőbbek: az igen sok közúti tragédia mintha felrázta volna a gépkocsivezetőket, de a rendőrség is sűrűbben ellenőrzi ezeket a kereszteződéseket. Mindezek együttes hatására, június végéig 21-gyel kevesebb: *47 ütközés történt, mint 1982 első felében, s csupán öt róható fel vasúti mulasztásnak.* Öt alkalommal okozott balesetet, hogy nem engedték le a sorompót... de ennél több mulasztás kívánt vizsgálatot, sőt eljárást!

— S mennyire „védettek" az életek védelmére hivatott vasúti berendezések, hiszen köztudott, hogy csupán a fehéren villogó fénysorompók közül évente harminc-negyvennek mennek neki?

— Ha tizenkettővel kevesebb, összesen 145 sorompót rongáltak is meg gépkocsik, munkagépek, lovaskocsik... *mégis indokolatlanul magas ez a szám.* S ekkor még nem beszéltem a szándékos rongálásokról. Azokról az esetekről, amikor hogy, hogy nem, eltűnik a macskaszem, vagy egyéb, másutt is használható, kisebb-nagyobb értékű alkatrész. Bosszúra is van sajnálatos példa. Feltűnt, hogy az egyik fénysorompót évek óta ugyanazon a napon rongálják meg. Utólag derült ki, hogy néhány esztendeje ott gázolt el egy kisgyereket a vonat, s feltehetőleg a hozzátartozók az évfordulón „torolják meg" ily módon gyászukat...

A vasútüzem-biztonsági önálló osztály vezetője hosszabb időszakra tekint vissza, amikor megjegyzi: *a vasúti közlekedés biztonsága húsz év óta folyamatosan javul.* Ennek persze megannyi oka van, így az is, hogy a műszaki fejlődés gyakran eleve kizárja az emberi tévedés lehetőségét.

Nagyobb szigort!

— A MÁV vezetésének szándéka a fejlesztés fokozása, az anyagi lehetőségektől függően persze. De még hosszú ideig — sőt: mindig! — *alapvető lesz az emberi magatartás, a fegyelem és a figyelem.* Figyelnünk kell önmagunkra csakúgy, mint a munkatársakra — ez a leghatékonyabb módja a balesetek megelőzésének. A veszélyforrások között külön kell szólni *az ittasságról,* amely a mi szakmánkban megengedhetetlen!

— E téren is nagyobb szigorra volna szükség...

— *Az élet a korábbiaknál sokkal következetesebb és határozottabb felelősségrevonást parancsol,* éppen a tragédiák megelőzéséért. Akkor sem szabad szemet hunyni semmilyen lazaság fölött, ha bűnvádi eljárás nem indokolt ugyan — de a veszélyhelyzet előállott, és a szerencsének, vagy egy második, esetleg harmadik (olykor kívülálló) személy figyelmének köszönhető csupán, hogy nem történt baleset. S ha a vezérigazgatói felhívás óta érezhetően változott is a szemlélet, *a vasút nem olyan munkahely, ahol önmagukban a részeredmények megnyugvással tölthetnek el!* Csak hosszabb időszak kedvező javulása és az ideinél is kevesebb esemény mondathatja azt, hogy minden vasutas megtette, ami tőle telik. Ettől még távol állunk.

Bár elsődleges az emberi élet, s egyetlen tragédia sem mérhető forintban, ne feledjük azt sem: *minden balesetnek anyagi kihatása is van.* Ez pedig az immár gazdálkodó, vállalattá lett MÁV fejlesztési forintjait is apasztja.

Földes Tamás

Munkavédelmi szemle Békéscsabán

Békéscsabán, a körzeti üzemfőnökség központjában és a csomópont szolgálati egységeinél, július 14-én, *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes vezetésével munkavédelmi szemlét tartottak.

A helyszíni szemle kezdete előtt *Valkó Pál* üzemfőnök adott tájékoztatást a csomópont munkájáról, az eredményekről és gondokról. Tájékoztató jelentésében kitért az előzetes ellenőrzésen megállapított hiányosságok felszámolására tett intézkedésekre, az üzemi baleseti helyzet további javítását szolgáló kezdeményezésekre.

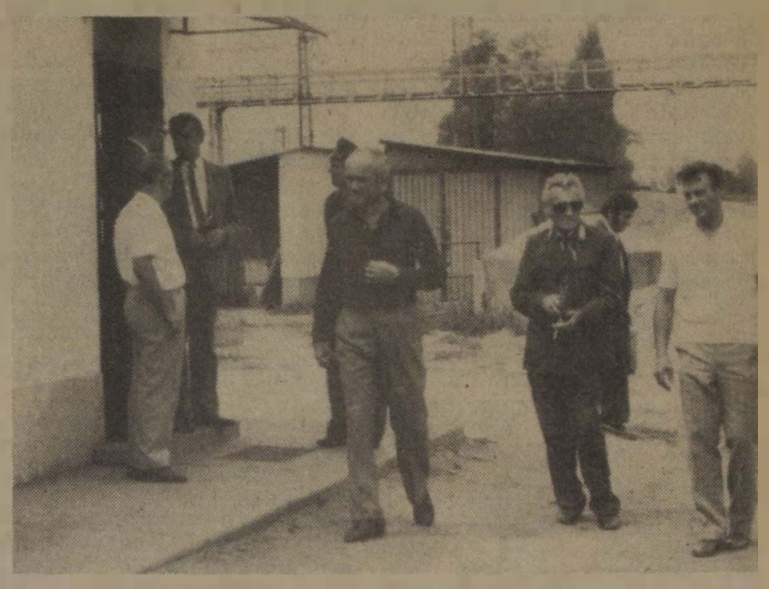
A tájékoztató után a szemlebizottság a helyszínen vizsgálta meg a forgalmi és vontatási üzemegységeknél, a szegedi ÉHF. 6. építésvezetőségénél, a szertárfőnökségnél és a távközlő szakasznál foglalkoztatott dolgozók munkakörülményeit, a munkáltatás biztonságát és kulturáltságát.

Egyöntetű vélemény volt, hogy az előzetes ellenőrzésen feltárt hiányosságok túlnyomó többségét felszámolták. A tolatócsapat tagjai, a kocsivizsgálók védősisakban végezték a feladatokat, az utasításokban előírt technológia szerint.

Az intézkedések és a „takarítás" után is maradtak azonban rendellenességek, melyeket a bizottság tagjai a biztonságos munkáltatás érdekében észrevételeztek. *Nem kielégítő például a dolgozók részére kiadott védőfelszerelés és munkaruházat előírásszerű és rendszeres használatának megkövetelése.*

A kocsijavítóban a kerékpáresztergálásnál és a -cserénél nem fordítanak kellő gondot a technológiai fegyelem maradéktalan betartására, a targoncaközlekedésre vonatkozó sebességkorlátozásokra, a villamos emelőcsoport kopott alapzatának cseréjére. Hiányos volt a szolgálati helyeken elhelyezett elsősegélynyújtó dobozok felszereltsége. Az irányvágányokon alkalmazott saruk tárolása sem felelt meg az előírásoknak.

Az ÉHF műhelyeiben a dolgozók elhasználódott szerszámnyeleket, használhatatlan hegesztőpajzsot alkalmaztak munka közben. Az előírt védőkesztyűk hiánya növeli a balesetveszélyt.



Ellenőrző körúton a szemlebizottság

A látottakat már a helyszínen is értékelik

A helyszíni szemlét követő értékelésen a bizottság tagjai ismertették a munkabiztonságára, a munkakörülményekre vonatkozó megállapításokat. Mészáros András vezérigazgató-helyettes összefoglaló értékelésében *elmondotta, hogy a csomópont az átlagosnál jobb feltételekkel rendelkezik, a munkakörülmények kedvezőek.* A dolgozók szociális helyzete, a közelmúltban épült központi létesítményekkel gazdagodott, ellátottsági színvonaluk megfelelő.

Az üzemfőnökség az igazgatósági szervek segítségével és a helyi mozgalmi szervek támogatásával jól hasznosította lehetőségeit, de a vasúti feladatnál jelentkező szabad kapacitás még jobb kihasználása közös érdek.

A munkavédelmi szemle részletes megállapításait — a hiányosságok megszüntetéséért felelősök nevével és a kijelölt határidőkkel együtt — jegyzőkönyvben rögzítették.

Sutyor László

JEGYZETEK

Egy kiállítás ürügyén

Döbbenetes kiállítás nyílt június 30-án reggel *Győrött,* az Arany János Művelődési Ház klubtermében. Az ötven tablóból álló fényképsorok és leírások minden pillanatban megtorpanásra késztették a látogatókat. A képek ugyanis azokat a baleseteket, tragédiákat mutatták be, amelyek az elmúlt években történtek a MÁV területén. A bemutatott dokumentumok négy fő téma köré csoportosultak: feltárják az alkoholos befolyásoltság alatt történt baleseteket, a vágányok között dolgozó embereket ért tragédiákat, a felületességet; a technológiai fegyelem megsértését és az áramütéses haláleseteket.

A munkavédelmi kiállítás tervezői, rendezői a tanulságos esetektől azt várják, hogy okulásul szolgáljanak valamennyi vasutasnak. A vándorkiállítás anyagát Győrben két hétig láthatták az érdeklődők és ez idő alatt igen sokan megfordultak a klubhelyiségben, nemcsak vasutasok, hanem a város más vállalatánál, intézményénél dolgozók is, és sokáig téma volt mind a vasutas művelődési ház rendezvényein, mind pedig az egyes munkahelyeken.

Én többször is megtekintettem a kiállítást. A döbbenetes képsorok leírása helyett inkább azt a két esetet írom meg, amelyet a napokban és sok évvel ezelőtt tapasztaltam.

★

Öt fiú ugrándozott a rendező-pályaudvaron egy teherautó körül. Derüs viháncolásuk engem is fölvidámított. Azt hittem játszanak, pedig dolgoztak. Diákok voltak, nyári munkán. Hiába, a tizennégy-tizenöt évesnek még a munka is játék. Gyümölcsös rekeszeket rendezgettek. Az egyik fajtát jobbra, a másikat meg balra tették. Gyorsan, ügyesen ment a munka. Öröm volt nézni. Egyszercsak az egyik fiú hevesen fölkiáltott, majd elég durva szavakkal szidalmazta a társát mondván: *„Azt akarod, hogy elessek?"* és az autó oldalába kapaszkodott. Az egyikük ugyanis feléje dobott egy ládát — csak úgy bolondozásból! — a társa meg, hogy el ne találja, félreugrott.

Szerencsére nem történt baj.

★

A MÁV munkavédelmi kiállítása, és az öt gyerek „mókázása" eszembe juttatta azt a tragikus szünidei esetet is, amely sok évvel ezelőtt Győrött, a MÁV-nál történt.

Gyerekcsoport dolgozott a sínek mentén. Gazt szedtek, és ahogy a serdülők között az lenni szokott — két csoportra oszlott a munkálkodó gyermekcsapat. Először dolgoztak, aztán játszottak. Később versenyeztek a munkában, aztán hogyan, hogyan nem, valami miatt nem tudtak igazságot tenni. Az egyik fiú úgy vélte: *fölkap egy követ, majd azzal igazságot tesz.*

A következő pillanatban rettenetes dolog történt. A kő egy gyereket a halántékán eltalált. A sérülés annyira veszélyes helyen érte és olyan súlyos volt, hogy nem sokkal a kő eldobása után életét vesztette.

A bíróságon folytatódott az ügy és bár erkölcsi, lelki és jogi elmarasztalást kapott a kő alig tizennégy esztendős elhajítója — kispajtása nem támadt föl tőle. Ami történt megmásíthatatlan volt.

★

Nem emlékszem már, hogy a majd harminc évvel ezelőtti esetből a bíróság milyen pedagógiai tanulságot szűrt le a társadalom számára, de abban bizonyos vagyok, hogy a büntető tanács elnöke jegyzőkönyvbe diktálta: *a gyerekek között azért történhetett meg ez a tragédia, mert felügyelet nélkül voltak...*

Ez sem másította meg persze a történteket, de sok év távlatából is mindnyájunkat figyelemeztet a tragikus sorsú kisfiú esete.

Sindulák Anna

Vasutas fiatalok találkozója Békéscsabán

Július 15—17-e között immár negyedik alkalommal találkoztak egymással a szegedi igazgatóság területén dolgozó fiatalok. Ez évben a békéscsabai csomópont KISZ-bizottsága vállalta a szervező munkát és adott otthont Bács-Kiskun, Csongrád, Szolnok és Békés megye vasutas ifjúságának.

A háromnapos program ünnepélyes megnyitójára a megyei KISZ-vezetőképző táborban került sor. *Valkó Pál,* a körzeti üzemfőnökség vezetője megnyitójában méltatta a fiatalok munkáját, tettrekészségét.

A résztvevőket gazdag program várta: *volt kultúrműsor, sportvetélkedő, gyulai kirándulás,* ahol Erkel Ferenc szülőházát, a Kohán Múzeumot és a várat tekintették meg.

A programok közül kiemelkedett a július 16-i fórum, melyen a vitaindítót *dr. Pankotai István,* a Békés megyei pártbizottság instruktora és *Tóth Imre* vasútigazgató-helyettes tartotta. A fórumon részt vett és sok-sok kérdésre válaszolt *dr. Lugosi József,* a területi szakszervezeti bizottság titkára és *Annus István* személyzeti és munkaügyi osztályvezető is.

Korszerűsített kocsikapcsolás

Komló teherpályaudvaron eddig az úgynevezett vontatásos szalasztással (angolozás) végezték a kocsirendezést, amely — mint azt egy munkavédelmi minősítő vizsgálat is megállapított — *nehézkes és balesetveszélyes.* A kocsik mozdonyról való leakasztása nagy figyelmet és gyakorlatot követel.

A pécsi körzeti üzemfőnökség vezetői elhatározták, hogy e veszélyes technológiát korszerűsítik. Több ötletet, javaslatot vizsgáltak meg. A legjobb megoldásnak a vontatási telepeken használatos félautomata kapcsolókészülék alkalmazása látszott. *A készülék teherbíró-képességét a szakemberek szerkezeti átalakítással növelték, és alkalmassá tették a távvezérlésre.* A készülék működésének lényege az, hogy a vontató jármű és a teherkocsi a ráütközés hatására önműködően összekapcsolódik. A szétkapcsolást a mozdonyvezető végzi villamos kapcsoló segítségével. A műszaki problémák során bebizonyosodott, hogy e készülék eredményesen és biztonságosan alkalmazható, elsősorban a járművek vontatásos szalasztásánál.

A készülék alkalmazása létszámmegtakarítást is eredményezett. Az üzemfőnökség vezetői a szakszervezettel együtt vizsgálják, hogy Komló állomáson kívül hol lehetne még bevezetni ezt az újítást.

Pogány István

A MÁV kollektív szerződés módosítása (4.)

A munkaidő ésszerű felhasználása

A kollektív szerződés 15. §-ának (1) bekezdésével kapcsolatban a szegedi vasútigazgatóság javasolta, hogy a munkaidő beosztásának, illetve megváltoztatásának lehetőségét utalják a közvetlen vezető hatáskörébe. Kétségtelen, célszerű lenne a lökésszerű munkacsúcsokhoz, illetve a pangási időszakokhoz rugalmasan igazítani a munkarendet. Ennek legoperatívabb megvalósítója értelemszerűen a közvetlen vezető. Mindezek ellenére, *a kollektív szerződés 15. §-a a munkaidő beosztásának a helyi függelékben történő meghatározását írja elő.*

Egy személy — legyen az akár a helyi vezető is — nem dönthet egy egész dolgozó csoport munkarendjéről, még akkor sem, ha ez a vállalat szempontjából bizonyos előnyökkel is járna. Mivel a helyi függelékben foglaltakat az üzemi demokrácia megfelelő fórumainak jóvá kell hagynia, így jobban biztosítható a dolgozó kollektíva és a vállalat érdekeinek egyaránt megfelelő munkarend kialakítása.

A rugalmas munkaidő

Egyébként e javaslat félig nyitott kapukat dönget, *hiszen rendkívüli okból a helyi függelékben meghatározott munkarendet meg lehet változtatni.* Például a négy brigádosról a három brigádos rendszerre történő áttérés, vagy röviddel, 12 óra után történő szolgálatba vezénylés esetén. Nappalos munkakört ellátó dolgozóknál pedig munkacsúcsok miatt elrendelhető túlmunka, illetve ha kevés a feladat, a túlórák természetbeni megváltása is lehetséges.

Tartalmában a fentiekhez hasonló volt az a javaslat, hogy az igazgatóságok és a körzeti üzemfőnökségek központjainak dolgozói *rugalmas munkaidő-beosztásban dolgozhassanak.* A javaslat mellett szól, hogy a rugalmas munkaidőbeosztás számos előnnyel jar. Bevezetése csökkenti a törtnapi veszteségidőket, tehát növeli a munkaidőalap kihasználását. Mindezeken túl a dolgozó számára is hasznos, mert ügyes-bajos dolgait kéretszkedés nélkül, a peremidőben elintézheti. *Ott ahol az egész napos folyamatos jelenlét nem szükséges, a rugalmas munkarend valamelyik változatának bevezetése mindenképpen indokolt.* Alkalmazását a kollektív szerződés jelenleg három helyen engedélyezi. Az itt szerzett tapasztalatok, széles körű vizsgálat, valamint az egyéb anyagi-technikai feltételek biztosítása után (blokkoló óra stb.) és ezek függvényében, a vázolt előnyök miatt elterjesztése a jövő feladatai közé tartozik.

Elsősorban a túlóra-gazdálkodással kapcsolatos az a javaslat, hogy a fordulószolgálatot ellátó dolgozók éves munkaidőkeretét a jelenleg havi keret helyett negyedéves bontásban lehessen megállapítani. Ennek a javaslatnak a megszületése sem független a gyakorlat kényszerítő igényeitől.

A túlmunka szabályai

A vasút folyamatosan dolgozó üzem. Ezért előfordulhat, hogy egyes munkakörökben a munkacsúcsok nem havi, hanem két, esetleg három havi periódusban jelentkeznek. Ilyenkor megeshet, hogy a tárgyhónapban esedékes túlórák természetben történő kiadására csak egy vagy két hónappal később nyílik lehetőség. Ebből a szempontból a javaslat elfogadása egyértelműen előnyös lett volna. *Gondolni kell azonban arra is, hogy negyedéves munkaidőkeret alkalmazása esetén, a túlórák elszámolása is csak negyedévente történhetne,* amely számos elszámolási nehézséget okozna a vállalatnak és a dolgozók számára sem jelentene egyértelmű előnyt. Egyébként a gyakorlat tapasztalatai szerint a jelenleg érvényes rendszer bevált.

Szintén a túlóra-gazdálkodással függ össze az a javaslat is, amely a havi túlórakeretnek 24 óráról 36 órára történő felemelését kéri. A kollektív szerződés 29. §-a értelmében, a dolgozó részére egy naptári év alatt 96 óra túlóra rendelhető el. Ez egyenlőtlenül is felhasználható, havonta azonban a 24 órát nem haladhatja meg. *A javaslat tehát nem a 96 óra bővítését, hanem annak felhasználási korlátját kívánta lazítani.* A javaslat elfogadása esetén a túlmunka körülbelül 0,5 órával nőhetne naponta, ami nem mondható jelentős változásnak. A tapasztalat azonban az, hogy a túlórakorlátokkal kapcsolatos engedmények, idővel a túlórák összegének növekedésével járnak együtt, ez pedig mind a dolgozó, mind a vállalat érdekeivel ellentétes.

A félreértések elkerülése végett meg kell jegyezni, hogy az említett kerettől és szabályozástól eltérő rendelkezések vonatkoznak a forduló szolgálatot és egyéb, a kollektív szerződés 29. §-ának (2) pontjában felsorolt munkaköröket ellátó dolgozók túlmunkájára. Az itt felsorolt munkaköröket ellátók részére naptári évenként legfeljebb 600 óra túlóra rendelhető el. E keret havi lebontását a helyi függelék tartalmazza. Túlórakeretük tehát havi keret, amelyet túllépni nem szabad. *A havi keret felett túlmunkát elrendelni nem lehet.* Amennyiben a dolgozó munkájára az adott hónapra lebontott keret felett is szükség van, vele külön megállapodást kell kötni.

Szabadnap, pihenőnap

A kollektív szerződés 35. § 1/b. pontjával kapcsolatban született az a javaslat, mely a négybrigádos forduló szerinti szabadnap megoszthatóságának rögzítését kéri.

A kollektív szerződés szerint a szabadnap a két szolgálat között 24 órát elérő pihenőidő, amely heti pihenőnapként nem került kijelölésre. A négy brigádos munkarendből következik, hogy az éjszakai szolgálat után 48 óra nem két naptári nap, vagyis nem 0 órától 24 óráig terjedő idő, hanem 2x24 óra. E javaslat elfogadását azért nem tartottuk célszerűnek, mert négybrigádos forduló esetén a szabadnapoknak, illetve a pihenőnapoknak a kollektív szerződés szerinti kiadása automatikusan megoldódik.

A gazdaságpolitikai célkitűzések közül kiemelten fontos feladat a foglalkoztatás hatékonyságának növelése, a vállalati belső tartalékok fokozottabb feltárása, a munkaidőalap jelenleginél racionálisabb felhasználása. A munkával való leterhelés a MÁV-nál időben eltérő ütemezésben jelentkezik, amelyet a nem kellően rugalmas munkarendek nem képesek követni. Különösen kedvezőtlen a munkaidő-kihasználás azokban a munkakörökben, ahol a munka teljesítmény megítélése jórészt a munkahelyen töltött időtől függ. *A merev munkarendek indokolatlan túlóra-felhasználást, illetve túlzott megterhelést, vagy munkával ki nem töltött időt eredményeznek.* A feladatok szezonális ingadozásához szorosan kapcsolódó munkaidő-beosztások jobban szolgálják az általános foglalkoztatás-politikai célokat, lehetővé teszik a vállalati és az egyéni érdekek közelítését, valamint a munkafegyelem erősítését is.

Bár ettől az ideális állapottól a MÁV-ot még nagy távolság választja el, de a jelenleg érvényes kollektív szerződés most is számos lehetőséget kínál a munkaidőalappal történő ésszerű gazdálkodásra.

Mindezeket figyelembe véve, a MÁV és a szakszervezet vezetői a munkaidővel kapcsolatos valamennyi ésszerű javaslatot tüzetesen megvizsgálnak, és amennyiben elősegítik a gazdaságosságot, bevezetésük iránt a jövőben intézkednek.

Balogh Tamás

A tizezredik OTP-lakás

Egy boldog család Záhonyban

A tizezredik OTP-lakás, Záhonyban

— Persze, hogy ideges, izgatott vagyok. De még jobban örülök — fogalmazza meg hangulatát *Sarkadi László*, a záhonyi állomás tolatásvezetője.

Az ok nem mindennapi: *június 24-én adták át Szabolcs-Szatmár megyében a tizezredik lakást, amely az Országos Takarékpénztár beruházásában épült meg.* Az Ady Endre utca 19. szám alatt, az első emeleten a négygyermekes Sarkadi László az, aki a tizezredik a sorban. Az ünneplés mellett nem hiányzott az ajándék sem, az OTP egy olyan kis asztalt adott, amelyen egy vadonatúj televízió és rádió köszöntötte a boldog családot.

— *Enyém a legnagyobb boldogság* — állítja a feleség. — *Végre nem szűkösködünk a gyerekek is jól elférnek.*

A 72 négyzetméteres, két nagyobb és két kisebb szobából álló lakást hamar birtokba vette a család. A két legkisebb gyerek, a nyolcéves Ildikó és a 11 éves Zsuzsa már berendezkedett az egyik szobában, amely csak az övék. A nagyobbik lányt, a 16 éves Anikót pedig az új lakás köszönti a nyaralásból, ahová jutalomként mehetett, mint női szabó tanuló. Ő már nem lehet mindig a családdal, Mátészalkán az iskola, csak a hét végére és szünidőre jut haza.

— *A hegesztés sem nehezebb a takarításnál* — állapítja meg viszont a 18 éves nagyfiú.

A Sarkadi család az új otthonban
(Császár Csaba felvételei)

Magának rendezkedett, ő is külön szobához jutott. Ahogy az életben is félig-meddig önálló már, hiszen dolgozik. Hegesztőnek tanult, az eperjeskei átrakodó pályaudvar karbantartó műhelyében dolgozik.

Ifjabb *Sarkadi László* apja nyomdokait követte. Az apa is 18 éves volt, amikor 27 évvel ezelőtt a vasúthoz szegődött. Záhonyban, a forgalomnál kezdte, s azóta sem változtatott. Illetve annyiban fordított sorsán, hogy nem a lakáshoz közelebb kereste a munkahelyet, hanem a munkahelyhez költözött. A négy gyerek még a nagyszülői házban született, a harminc kilométerre lévő kis faluban, Kéken. *Aztán a szülők csak jobbnak látták, ha igénybe veszik a vasút nyújtotta lehetőséget, kértek egy kétszobás munkáslakást.* Így később a feleség is el tudott helyezkedni a helyi bőrdíszmű üzemben. Csakhogy, amint nőttek a gyerekek, kicsinek bizonyult a nyolc éve kapott lakás. Ezért kértek minőségi cserét. A régi lakás árát beszámította az OTP, előzékenyen intézték a hitelt is, *a MÁV pedig százezer forint vállalati kölcsönt adott Sarkadi Lászlónak.*

— Lehet, hogy azt már a gyerekek fizetik a végén, de örülök, hogy így egyenesbe kerültünk — mondja.

A bizalom persze olyan embernek szól, aki régóta bizonyított. Ugyanis a záhonyi széles nyomtávú pályaudvaron rég kiérdemelte a Kiváló dolgozó kitüntetést, elismerték véradó munkáját, s az a szocialista brigád, amelynek tagja, a *MÁV Kiváló Brigádja* címet érdemelte ki.

A tízezredik lakás kulcsát *dr. Fekete László*, az Országos Takarékpénztár vezérigazgatóhelyettese adta át Sarkadi Lászlónak, a helyi gazdasági, párt- és társadalmi vezetők jelenlétében.

Lányi Botond

FELHÍVÁS!

A Magyar Vöröskereszt Országos Vezetősége, a Szakszervezetek Országos Tanácsának munkavédelmi osztálya, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a Termelőszövetkezetek Országos Tanácsa

Országos vetélkedőt hirdet

— általános munkavédelmi ismeretek,

— közlekedési szabályok ismerete (üzemen belül és közúton, gyalogosra, utasra és járművezetőkre vonatkozó szabályok),

— és elsősegélynyújtási ismeretek témakörében.

Ezen felül a vetélkedők színesítése érdekében ajánljuk a rendező szervek és közreműködők tevékenységébe tartozó célok megvalósítását elősegítő politikai, általános műveltségi, szakmai stb. feladatok, illetve kérdések feldolgozását (honismeret, környezetvédelem, munkásmozgalom, gyár-, üzem-, szövetkezettörténet, munkajog stb.).

A vetélkedőben részt vehetnek szocialista brigádok, a szocialista brigád címért versenyző brigádok, az alábbi rendszerben:

I. Vállalatok, üzemek, intézmények, szövetkezetek, fegyveres testületek stb.

II. Városok, járások, fővárosi kerületek.

III. A fővárosi és a megyék rendezésében és keretében, melynek eredményeként megyénként és a fővárosból az első helyezett 5 fős csoportokban versenyezhet az országos döntőben. (1 fő tartalék állítható be.)

A vetélkedők elméleti és gyakorlati kérdésekből, illetve feladatokból állnak. Az elméleti anyagok és a gyakorlati feladatok kidolgozását, a szervezést és bonyolítást végző szervek biztosítják úgy, hogy

— a megyei vetélkedők forgatókönyvét a területileg illetékes rendező szervek,

— az országos döntő forgatókönyvét az OKBT Általános Közlekedési Nevelési Szakbizottság Operatív Albizottsága hagyja jóvá.

A vetélkedők lebonyolításának határideje:

I. Vállalati szinten 1983. XII. 31-ig,

II. Városi, járási és Budapest kerületi szinten 1984. V. 30-ig,

III. Megyei és fővárosi szinten 1984. IX. 30-ig,

IV. Országos döntő 1984. november.

HYCOMAT A TREPPEN

A kis Trabant fürgén fordul a treppre, egyet, kettőt „köhint" és megáll. Az ajtón lassan, látszatra komótosan száll ki belőle egy fiatalember. Az első lépések után venni észre, hogy lassúságának oka van.

Mindez Fehérgyarmaton naponta látható. Itt dolgozik az árupénztárban *Nyíri Gyula*. Tőle tudtam meg, hogy 1975 decemberében a helyi Metripond gyárból vonatkísérőnek jelentkezett Mátészalkára. A jó fejű fiatalember gyorsan és könnyen tanult, s tetszett is neki a változatos munka. Egy fél évig minden rendben ment.

A számára el nem felejthető dátum: 1976. május 13-ról 14-re virradó éjszaka. Tolatós tehervonatért mentek Nyíregyháza állomásra. A gyorsabb munka reményében hozzá kezdtek a vonat összerakásához, noha egy-egy kocsi még gurult a készülő vonatba.

Arra emlékszik, hogy egy koccanásnál megcsúszott és a bal lába combközéptől elveszett.

A hosszú kórházi és egyéb ápolás után vezetői arra biztatták *tanuljon, tegyen szakvizsgákat.* Nyíri Gyula mint kereskedelmi segéderő 1977 tavaszától kezdett dolgozni Fehérgyarmat állomáson. Itt igaz kollégákra lelt, segítették a mindennapi munkájában, magánéletében, a vizsgákra való felkészülésben.

Ma már, ha kell árupénztáros, számfejtő, de az anyagraktár-kezelést is pontosan, precízen ellátja.

A szomszéd községben — *Penyigén* — lakó fiatal vasutas februártól nem egyedül érkezik Hycomat kombijában. Felesége szintén Fehérgyarmat állomáson vállalt takarítói munkát. Életében ez a második olyan esemény, amikor érezte a kollégák, vezetők segítőkészségét.

— Ha nem is szép a feleségem járása, de Budapesten sikerült a felvételét elintézni. Takaríthat! — legyint keserűen. — Nekem még a házkörüli munkáért is fizetni kell. Az alig több mint 3000 forintos fizetésből ez nem könnyű.

Ezeket a gondokat, amint haza megy a két kis gyerekük igyekszik feledtetni. Nagy álma, hogy lakást építsen, hogy gyermekeinek — fél lábbal is — olyan kényelmes körülményt biztosítson mint minden egészséges ember.

Zsoldos Barnabás

Együtt a BM-szervekkel

Ellenőrzés a szolgálati helyeken

Az illetékes megyei rendőrkapitányságok irányításával kiterjedt közbiztonsági és közrendvédelmi akció volt három nyugat-dunántúli megyében. Június 28-án *Vas, Veszprém* és *Zala* megyékben a szombathelyi vasútigazgatóság ellenőrzési és rendészeti munkatársai egész napos ellenőrzésen vettek részt a BM-szervekkel.

A váratlan ellenőrzések során *35 vasútállomást, megállóhelyet kerestek fel.* Az akció során szinte valamennyi induló, érkező és mozgó személy- és teherszállító vonatot ellenőriztek.

Ellenőrzéseik kiterjedtek az utasok biztonságának a védelmére, az utazóközönség által használt területek kulturáltságának a színvonalára. Vizsgálták, hogy az árukat kísérik-e szabályszerű okmányok, a szállított áruk megfelelnek-e a szállítás követelményeinek, valamint a tárolás biztonsága előírásszerű-e? Nézték, hogy a feladott küldemények milyen gyorsan jutnak el a feladótól a címzettig.

Az egész napos közbiztonsági és közrendvédelmi akció tapasztalatai kedvezőek. Néhány apróbb észrevételt a MÁV és az érintett szervek a későbbi munkájuk során hasznosítani tudják.

Sz. Jakab

Nosztalgiavonat

Pécsről Mohácsra pöfögött július 9-én reggel a nosztalgiaszerelvényt vontató régi gőzmozdony. Nyolc kocsija tele volt. Az utasok az egész napot a Duna-parti városban töltötték, majd este ugyanazzal a vonattal tértek vissza a mecsekaljai városba.

FELHÍVÁS

a közlekedési és szállítási dolgozókhoz és szakszervezeteikhez

A béke, az emberiség jövőjének nélkülözhetetlen feltétele. A népek reménye a békés életben, amely mentes a háború fenyegetésétől és a jövőjétől való félelemtől, napjainkban inkább mint valaha, bizonytalanná vált. Az emberiség megsemmisítésének veszélye egy nukleáris háború következtében a legagresszívabb imperialista körök magatartásából ered.

Az Egyesült Államok adminisztrációja ösztönzi az első csapás politikáját egy nukleáris háborúban, miközben új katonai programokat fogad el. A katonai célokra megállapított költségvetés korábban soha nem látott szintet ért el. Ugyanakkor, *az iparilag fejlett kapitalista országokban a munkanélküliek száma meghaladja a 30 milliót*, beleértve a közlekedés és szállítás dolgozóit is.

Az emberiség sorsáért érzett aggodalomtól vezetve, valamint a közlekedési és szállítási dolgozók életfontosságú érdekeiért, nemzetközi szövetségünk a világ jóakaratú népeihez fordul. Senki nem vonhatja ki magát, mert jelenleg rendkívül fontos, hogy valamennyi közlekedési és szállítási dolgozó világszerte, tekintet nélkül politikai nézeteire vagy nemzetközi hovátartozására, egységesen követelje a fegyverkezési verseny megállítását, az enyhülést és a békés életet.

A közlekedés és szállítás teljes kapacitásának jelentős hányadát világszerte katonai célokra fordítják. Ezt elsősorban a közlekedési és szállítási dolgozók sínylik meg, mint ahogy minden háborúnak ők az első áldozatai.

Jelenleg egyre aktívabban vesznek részt a tiltakozó tömeggyűléseken, a felvonulásokon és tüntetéseken, mert tudatában vannak, hogy a mindennapi életért és a foglalkoztatásért folytatott harcot össze kell kapcsolni a békéért és a leszerelésért folytatott harccal.

A *szakszervezeti akciók napja*, 1983. szeptember 1, legyen tanúbizonysága eltökéltségünknek, hogy folytatjuk a harcot gyermekeink és családunk békés jövőjéért, bolygónk egész területén.

Megismételjük felhívásunkat a világ minden közlekedési és szállítási dolgozójához, tekintet nélkül arra, hogy nemzetközi szövetségünkhöz, az ITF-hez, vagy a FIOST-hoz, de bármely más országos, nemzetközi szervezethez tartoznak.

Közösen kell követelnünk:

— a leszerelést az egész világon,
— minden nukleáris fegyver befagyasztását.
— a madridi találkozó, valamint a nukleáris rakétákról Genfben folyó tárgyalások konstruktív és pozitív eredményeit,
— a katonai tömbök felszámolását,
— hogy a középhatótávolságú amerikai rakétákat ne telepítsék Nyugat-Európába,
— meg nem támadási szerződés létrehozását az Észak-Atlanti Szerződés Szervezete és a Varsói Szerződés országai között,
— atommentes övezetet Európában, a svéd javaslatnak megfelelően,
— a világűr katonai célokra való felhasználásának betiltását.

Harcoljunk együtt ezeknek a célkitűzéseknek a megvalósításáért!
Nem akarunk háborút!
Békét és haladást akarunk!

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Végrehajtó Irodájának bécsi ülésszaka

Vasútleépítés az NSZK-ban

Werner Dollinger, az NSZK közlekedési minisztere, cáfolatot tett közzé: alaptalan az a hír, hogy ő a Bundesbahn, a szövetségi vasút elnökétől előterjesztést kért és kapott volna a vasút szanálására. A miniszteri cáfolat azonban nem helytálló. A valóság az, amit *Ernst Haar*, a Német Vasutas Szakszervezet elnöke állított, hogy már a miniszternél vannak a vasút további zsugorítására irányuló tervek.

Dollingert, aki a szanálással kapcsolatban inkább az engedékenységre hajlik, *Kohl* kancellár és *Stoltenberg* pénzügyminiszter arra akarja rávenni, hogy lépjen fel keményebb kézzel. A vasút ugyanis állandóan napirenden van, már az előző kormányoknak is sok fejtörést okozott.

Kohl és Stoltenberg meg szeretné akadályozni, hogy a vasút óriási eladósodása tovább növekedjék. A kormánynak nincsenek pénzügyi nehézségei támadnának, ha a vasút magasabb hozzájárulást követelne az államkasszából.

Így azután Dollinger még március közepén felszólította a vasutat, hogy 14 napon belül elemezzék az ágazat anyagi helyzetét és tegyenek javaslatot a pénzügyi nehézségek megoldására. Az elemzést időben elkészítették, olyan nyomasztó számok voltak benne, hogy a miniszter egyelőre félretette az egészet. Mint az elemzésből kiderül, az állami támogatás nem elegendő. *Ha a vasút az elkövetkezendő években nem kap többet, mint a jelenleg folyósított 13,5 milliárd márka, akkor saját tőkéje 1988-ra felemésztődik.*

Legkésőb 1988-ban, de lehetséges, hogy előbb az állam kénytelen lesz átvállalni a vasút minden tartozását. Ezeknek az összege hatalmas iramban nő: *a jelenlegi 36 millióról 1990 végéig 92 milliárdra.* Hogy a helyzet idáig fajult, abban a szövetségi és a tartományi politikusok maguk is bűnösök. Éveken keresztül meggondolatlanul előnyben részesítették a konkurrens ágazatokat, milliárdokat fektettek az utak és felesleges vízi csatornák építésébe. A vasút helyzete fokozatosan nehezebbé vált.

A vasút részesedése 1960-ban a személyszállításból 15,7, a múlt évben már csak 7 százalékos volt. Aránya a teherszállításban 44,2-ről 30,3 százalékra esett vissza.

A vasút régebben a teherszállításban még nyereséges volt, s ezzel ki tudta egyenlíteni a túlságosan olcsó tanulójegyek és más szociális juttatások miatti veszteségét. *Ma már a teherszállítás is veszteséges.*

A közlekedési ágazatok között mind erősebbé váló versengés miatt — főként a kamionszállítás jelenti a konkurrenciát — a vasút nem emelhette olyan mértékben árait, ahogy azt a személyszállítás költségei megkívánták volna.

A csőd elkerüléséhez kétségtelenül keserves döntések kellenek. *A vasút vezetősége javasolja, hogy mostantól 1990 végéig a 312 ezer alkalmazottból 73 ezret építsenek le*, 1987-ig évi 10 ezer főt, utána 1990-ig évi 8000 főt. A „leépítés" nem járna elbocsátással: a nélkülözhetetlen specialistáktól eltekintve nem pótolnák a nyugdíjazás vagy más ok miatt távozó vasutasokat.

A vasúthálózatot is meg kellene rövidíteni. A jelenlegi 22 ezer 500 kilométeres személyszállításra szolgáló vasútvonalból 1990-ig csak 6 ezer 500 kilométer maradhat meg.

Gohlke vasútelnöknek azonban így is még több pénzre lesz szüksége. Stoltenbergnek át kellene vállalnia a több mint 12 millió márkát kitevő kamattartozást és gazdaságosabb intercity vonalak építését állami pénzekből kellene támogatnia. Bonn hozzájárulását 1987-ig fokozatosan évi 15 milliárd márkára kell emelni, csak így lehetne leapasztani a ráfizetést. A vasút számítása aligha válik be.

A pénzügyminiszter a következő években egyetlen márkával sem hajlandó többet költeni a vasútra, mint eddig. Ez a koalíciós kormány döntése — mondja. A kormány még drasztikusabb, évi 15—20 ezer alkalmazottat érintő leépítést követel. Ezt a frankfurti vezérigazgatóság már említett elemzésében elutasította, mert ebben az esetben nem tudná pótolni a specialistákat és fiatal embereket is el kellene bocsátani. Azoknak ugyanis, akik több mint 15 éve dolgoznak a vasútnál, nem lehet felmondani.

Stoltenberg pénzügyi szakemberei bizalmatlanok a Bundesbahn érvelésével szemben. Hivatkoznak a francia vasútra, amely lényegesen kisebb személyzettel és kisebb állami támogatással sokkal nagyobb hálózatot képes fenntartani, mint a Bundesbahn.

A bonniak tudják, hogy a vasút jövőjével kapcsolatos elhatározások sorsa nemcsak a jóakarattól és a vezetők belátásától függ. *A személyzet leépítése, az egyes vonalak felszámolása a szakszervezetek és a politikusok ellenállásába ütközik. A vasutasok tervbe vett radikális leépítése ellen minden rendelkezésükre álló eszközzel védekezni fognak* — írta Ernst Haar a bonni kancellárnak. Haar emlékezteti Kohlt, hogy a vasút az elmúlt tíz évben már több mint 100 ezer munkahelyet szüntetett meg. Ha 1990-ig most még egyszer ugyanennyivel apasztják a vasutasok létszámát, csak egy eredmény születhetne: *„A műtét sikerült, a beteg meghalt."*

Eszperantisták gyűjteményéből

Bélyegkiállítás a Közlekedési Múzeumban

Hazánkban rendezte meg 68. kongresszusát az Eszperantó Világszövetség, amelyen hetven ország mintegy ötezer küldötte vett részt. A rendezvénysorozat megnyitásaként július 28-tól bélyegkiállításnak adott otthont, a Közlekedési Múzeum.

Veress István múzeumi főigazgató üdvözölte a megjelenteket, majd a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya nevében *dr. Phersy Ferenc* mondott megnyitó beszédet. Kiemelte, hogy a kiállítás anyagát a nemzetközi nyelv budapesti seregszemléje alkalmából állították össze. A Magyar Eszperantisták Bélyeggyűjtő Köre több mint 15 éve tevékenykedik — hosszú esztendőkön át a vasutas klubban. Sokszor rendeztek már önálló bélyegkiállítást — bemutatót. Nemzetközi fórum előtt először tavaly — Balatonfüreden a Vasutas Eszperantó Kongresszuson szerepeltek, ahol a vasúttal kapcsolatos témák mellett nagy figyelmet keltett az eszperantó bélyegek, bélyegzések és egyéb postai dokumentumok bemutatása. *Országos bélyegkiállításokon is sikert arattak.* A múlt év őszén a Parafilateliai kiállításon öt eszperantó témában három ezüst- és két bronzérem elnyerése bizonyította eredményességüket.

Kecskeméten a nemzetközi politikai bélyegkiállításon — *„Az eszperantó szerepe a munkásmozgalomban"* — az ezüstérem mellett a Belügyminisztérium tiszteletdíját is átvehették. Az idén Lengyelországban államközi bemutatón — *„Eszperantó a filatéliában"* — aranyérmet nyertek. A nagy sikerre tekintettel az anyagot Bulgáriában is szerepeltetik.

A jelenlegi kiállítás a közlekedési, munkás- és békemozgalmi anyagot mutatja be, de megtalálhatók a különféle kongresszusok alkalmi bélyegzései is. A gazdag anyag méltón reprezentálja az eszperantista bélyeggyűjtők tevékenységét.

H. K.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Vendégek Finnországból

Koszorús Ferenc főtitkár a finn vasutas-szakszervezet vezetőivel beszélget (Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk meghívására július 25—29-ig a finn vasutas-szakszervezet két vezetője, *Unto Keijonen* elnök és helyettese, *Pentti Jäälinna*, öt napot töltött hazánkban. A vendégeket *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadta. A szívélyes légkörű találkozón kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet tevékenységéről, majd a kapcsolatok bővítéséről, az együttműködés javításának lehetőségéről tárgyaltak.

A delegációt a néhány napos magyarországi tartózkodás alatt zsúfolt program várta. Budapesten ellátogattak a Közlekedési Múzeumba, majd a SZOT-ba, ahol *Jakab Sándor* főtitkár-helyettes fogadta vendégeinket.

Vidéki programjuk során jártak a dunakeszi járműjavítóban, a pécsi és a szegedi vasút-igazgatóságon. Pécsett *Fényes József* vasútigazgató, Szegeden pedig *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes adott tájékoztatást munkájukról, a vasutasok élet- és munkakörülményeiről. Szegeden *dr. Ágoston József*, az SZMT vezető titkára és *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára is részt vett a fogadáson.

Unto Keijonen elnök feleségével, turistaként már járt Magyarországon. Hivatalos küldetésben, vezető szintű delegáció élén azonban először látogatott el hozzánk. Arra a kérdésre: hogyan értékeli a két szakszervezet kapcsolatát, a további együttműködés lehetőségeit, a következőket mondta:

— *Elöljáróban szeretném elmondani, hogy Finnország ismert földrajzi helyzete miatt a vasutak hossza alig haladja meg a 6000 kilométert.* A vonalsűrűség is messze elmarad más európai vasutakétól. Ez meghatározó a létszámra is, ami jelenleg 30 ezer körül van. Itt jegyezném meg azt is, hogy nálunk több szakszervezet is van. *A miénk a legnagyobb, 20 ezer tagot számlál*, s a forgalomnál, a pályaépítésnél és -fenntartásnál, valamint a vasúti üzemekben dolgozók tartoznak hozzánk. A mozdonyvezetőknek külön szakszervezetük van, 3000 taggal. Van még egy harmadik szakszervezet is, ez az irodai alkalmazottakat tömöríti soraiba. Létszámuk nem éri el a mozdonyvezetőkét.

— *Nos, ami a kapcsolatainkat illeti, lassan tízéves múltra tekint vissza, a korábbi években azonban nem került sor delegációcserére* — folytatta az elnök. — *Pedig erre nagy szükség van.* A szakszervezeti mozgalomban dolgozó vezetők korrekt együttműködése, baráti kapcsolata mindkét fél számára gyümölcsöző lehet. Egy-egy látogatás alkalmából nagyon sok tapasztalat gyűjtésére van lehetőség. *Nagyon hasznosnak ítéljük mostani utunkat, amely a zsúfolt program ellenére eredményes volt* és hozzájárult kapcsolataink kiszélesítéséhez. Szeptemberben például egy turistacsoporttal ismét ellátogatok Magyarországra. A csoport tagjai között lesz a mozdonyvezetők szakszervezetének elnöke is, akit én beszéltem rá, hogy feleségével együtt vegyen részt ezen a magyarországi utazáson.

— Milyennek látja Magyarországot?

— *Általános a vélemény, hogy mint rokon nép, szívélyesen látnak bennünket, finneket. Elmondhatom azt is, hogy az idegen számára sok, érdekes látnivalót kínál Magyarország. S nekünk, szakszervezeti vezetőknek az is a feladatunk, hogy támogassuk a munkásturizmust.*

(Vitl)

1985-RE ELKÉSZÜL

Az SNCF szupermozdonya

A Francia Kommunista Párt napilapja, a *L'Humanité* a közelmúltban arról adott hírt, hogy az SNCF forgalmát rövidesen egy új mozdony fogja jelentősen megváltoztatni. A szinkronmotoros BB 10004-es gép a *Jeumont—Schneider* cég és az SNCF közös kutatásának az eredménye, és 1985-től alkalmas lesz személy- vagy tehervonatok továbbítására. Teljesítménye egyenlő a jelenleg legjobb mozdonyokéval.

A BB 10004-gyel az SNCF újból a vasúti technika élvonalába kerül. Az új mozdony fenntartási költsége negyvenszer kisebb, mint a jelenlegi legjobb gépeké. Egyszerűbb, mérete nem nagyobb, súlya könnyebb. Az új típus képes lesz arra, hogy nyolc ezrelékes emelkedőn 150 km/óra sebességgel haladjon, míg egy gőzmozdony az 50 km/órát sem éri el. Az SNCF egyik igazgatója szerint e mozdony beállítása a forgalomba ugyanolyan technológiai „ugrást" tesz lehetővé, mint amilyen az ötvenes években az egyenáramról a váltóáramra való áttérést tette lehetővé.

A francia sajtó képviselőinek bemutatott mozdony valóban rendkívüli kilátásokkal kecsegtet: kollektor nélküli szinkronmotorja az egyenirányítókkal együtt jóval kisebb terjedelmű, ugyanakkor erősebb is mint a jelenlegi egyenáramú motorral felszerelt gépek egyenirányítói. A motornál bőségesen alkalmazták az elektronikát is. Az új típus beállítását három év leforgása alatt tervezik. A szakértők szerint ennek eredményeként — tíz éven belül közel négyszáz mozdony helyettesítése válik lehetővé az SNCF egész hálózatán.

A kísérletek vezetői szerint az új mozdony „mindent tud." Sok előnyös tulajdonsága van: *először is a BB 10004-gyel bármilyen vonatot lehet vontatni*, akár tizenhat személykocsit, (a jelenlegiek tizenkettőt vontatnak), akár 2050 tonna teherárut. Karbantartása a javítóműhelyben negyvenszer olcsóbb, mint a jelenlegi legjobb gépeké. Közvetlen előnye az utasoknak és a szállítható felekre; lehetővé válik egyes vonalak forgalmának javítása a vasúti megállók számának növelésével anélkül, hogy a menetrendet módosítani kellene.

A mozdony kiváló indítási teljesítménye következtében az SNCF illetékesei nem zárják ki, hogy a szinkronmotort a jövőben alkalmazni fogják a TVG-Atlantiquenál (újabb nagysebességű vonat), sőt egyszerűsített formáját a városkörnyéki vonatoknál.

Az SNCF az utazási sebességet a BB 10004-gyel a *Paris—Bordeux*, a *Bordeaux—Marseille* és az *Angers—Nantes* vagy az *Angers—Tours* vonalakon tervezi először növelni.

(Baranyai)

Az ÖBB vezetői Szombathelyen

A GYSEV vezetőinek, *dr. Szigeti József* vezérigazgatóhelyettesnek és *Megyik Ferenc* igazgatónak a társaságában, július 14-én osztrák vasúti vezetők jártak Szombathelyen. A vendégeket, akik között volt *Helmut Hainitz*, az ÖBB vezérigazgató-helyettese és *Johann Pontasek*, villachi igazgató, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetői fogadták és tájékoztatták a nyugat-dunántúli vasútigazgatóság életéről.

A villachi vasútigazgatóság határ menti szomszédja a szombathelyinek. A szentgotthárdi határállomáson keresztül érintkeznek egymással. Itt naponta 100 kocsit kezelnek ki- és belépőként. A két ország vasutasai között jó az együttműködés. A mostani látogatástól azt várják, hogy a kialakult jó munkakapcsolatok vezetői szinten is továbbfejlődjenek.

Sz. J. I.

Bérletek a budapesti tornász-világbajnokságra

Október 23—30. között a Budapest Sportcsarnokban kerül sor *a XXII. tornász-világbajnokságra*, a sportág idei legnagyobb eseményére, amely egyben olimpiai minősítő verseny, elővizsga a Los Angeles-i játékok előtt.

A világverseny iránt a vártnál nagyobb a külföldi szövetségek, turistacsoportok és egyéni utazók érdeklődése. A világbajnokság szervező bizottsága elsősorban a tornasport hazai szurkolóinak igyekszik lehetőséget teremteni a VB-re szóló bérletek megvásárlására. Az október 23-i megnyitó ünnepségre, valamint az október 24-én kezdődő és 30-án záruló versenysorozat minden napjára érvényes bérletet a *Népstadion Központi Jegyirodájában* (XIV., Istvánmezei út 1—3.) lehet írásban igényelni. A VB-bérletek ára felnőtteknek 650 forint, diákoknak 300 forint.

A Népstadion jegypénztára az igénylőlevelekre folyamatosan választ ad, annak feltüntetésével, hogy hol és mikor lehet átvenni a belépőket. A bérlettulajdonosok jogosultak a négy napig tartó csapatversenyek, a két napon át megrendezésre kerülő egyéni összetett versenyek, továbbá a két részre bontott — férfi és női — szerenkénti döntők megtekintésére.

Vasútegészségügyi sportnapok

A közelmúltban Debrecenben rendezték a vasútegészségügyi dolgozók 3. országos sportvetélkedőjét. A vasútegészségügy igazgatója által felajánlott serleget harmadszor is a budapesti MÁV Kórház dolgozói nyerték el, és így véglegesen a birtokukban maradhat a serleg.

A vetélkedőn öt sportágban (asztalitenisz, kispályás labdarúgás, sakk, úszás és tenisz) 140-en vettek részt. *A sportvetélkedő házigazdája a debreceni TEK szakszervezeti bizottsága volt.* A versenyeket a DMVSC sportpályáin bonyolították le, kispályás labdarúgásban első lett a debreceni TEK, második a MÁV Kórház, harmadik pedig a budapesti TEK. Teniszben *dr. Ádám István*, (Budapesti TEK) három aranyérmet, úszásban *Biegelbauer Szilvia*, (MÁV Kórház) két aranyérmet, asztaliteniszben *Schöffer-né Zádori Gizella*, (Pécsi TEK) két arany és egy ezüst, *Engi István*, (MÁV Kórház) két arany, egy ezüst, sakkban *Katona Zoltán*, (Közeg. Int.) egy aranyérmet szerzett.

Sportnapközis tábor Szolnokon

A *Szolnoki MÁV-MTE* július 4—29. között kétszer kéthetes sportnapközis tábort szervezett I—IV. osztályos általános iskolás tanulók részére. Erre az egyesület Véső úti sporttelepén került sor hétfőtől péntekig, naponta 8—16 óra között. A tábor ideje alatt a gyerekek megismerkedtek az egyesület sportágaival. Délelőttönként ugyanis sportági szakemberek irányításával sportfoglalkozásokon vettek részt. A délutánra tervezett program: strandolás, úszóoktatás, játék, szórakozás volt. Szerepelt a programban hajókirándulás a Tiszán, játékos vetélkedő, csere-bere akció, diszkó, filmvetítés stb. is.

A gyerekek napi egy étkezésben részesültek.

Tömegsportversenyek Celldömölkön

Július 9-én négy sportágban rendeztek versenyeket *Celldömölkön*. A labdarúgótornát külön-külön csoportban bonyolította az építési főnökség és a körzeti üzemfőnökség. A többit közösen szervezték és csatlakozott hozzájuk a pápai pályafenntartási főnökség és a szombathelyi épület- és hídfenntartási főnökség celldömölki építésvezetősége.

A focinak és az asztaliteniszösszecsapásoknak a CVMSE-pálya, a lövészetnek a helyi MHSZ lőtere, amíg a sakk játékoknak a vasutasok szociális épülete volt a helyszíne.

A sporteseményeknek mintegy 300 résztvevője volt.

Sz. J. I.

Vasutas szülők ajándéka

Minivonat a gyerekeknek

Nincs olyan kisfiú, vagy kislány, aki ne álmodna arról, hogy mi szeretne lenni, ha nagy lesz. A sok képzeletbeli foglalkozás között egyaránt megtalálható a mérnök, az ápolónő, a mentőautó-vezető. Aki mozdonyvezető, vagy forgalmista szeretne lenni, annak az „álma" már most, kis srácként teljesült, ha csak néhány órára is. A Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozóinak a gyerekei *a 33. vasutasnapon az apukáktól, anyukáktól egy százharminc méteres pályán közlekedő minivasutat kaptak.*

A tervezők egyik szellemi vezérével, *Gyetván Andrással*, a TMK osztályvezető-helyettesével beszélgettünk a kisvonat „születéséről".

— Az üzemben közel 60 éve gyártanak, illetve javítanak vasúti személykocsit. Eddig még soha nem készült ilyen kisvonat. Most milyen elgondolásból készítették?

— *Az üzem vezetőivel sokat beszélgettünk arról, hogyan lehetne az eddigi gyakorlattól eltérően megünnepelni a vasutasnapot.* Ekkor született az a gondolat, hogy a kulturális és sportprogramok mellett mindennapi munkánk jelképeként egy minivonatot készítünk a gyermekeknek. Igazi vasutasélményt szerettünk volna nyújtani nekik. Mi, akik a szerelvényt gyártottuk, sem gondoltuk, hogy a gyermekek és a felnőttek körében egyaránt ilyen nagy sikere lesz.

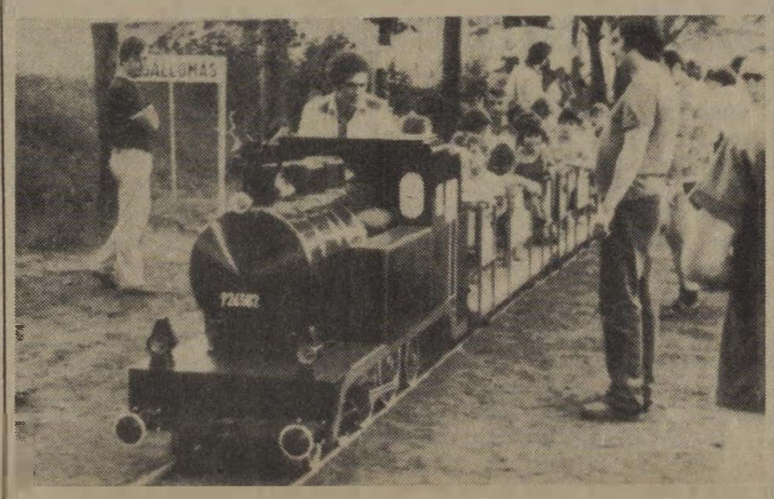
— Kik készítették a terveket és milyen anyagokat használtak fel?

— Annak ellenére, hogy a személykocsi-gyártás a fő profilunk, külön terveket kellett készíteni a mozdonyról és a kocsikról. A három kéttengelyes kocsi terveit *Peták Tibor*, a szerkesztési osztály vezetője dolgozta ki, figyelembe véve azt, hogy a gyermekeknek kényelmes, de ugyanakkor biztonságos is legyen. A mozdonyt én terveztem egy német mozdony mintájára 1:4 arányban, amelynek a motorját egy ki-be szerelhető targonca akkumulátor működteti. A mozdony és a kocsik vázát hulladék anyagból „varázsolták" elő szocialista brigádjaink. A forgóváz részeként a korábbi időben leselejtezett tolópad kerekei lettek beépítve.

— Mi lesz a vonat további sorsa?

— *Nagyobb ünnepeken, gyermeknapon a kis „tulajdonosok" újra birtokukba vehetik.* Sőt véleményem szerint hétvégeken kitűnő programlehetőség városunk óvodásai, iskolásai számára, kellő felügyelet és szervezettség mellett.

Vetési Imre



Beszálltak a gyerekek, indul a kisvonat

Számítástechnikai üzemek szpartakiádja Szombathelyen

A vasi megyeszékhelyen rendezték meg július 15-én, 16-án és 17-én a MÁV számítástechnikai üzemeinek VI. országos szpartakiádját.

A hét üzem sakkban, asztaliteniszben, lövészetben, kézilabdában és kispályás labdarúgásban mérte össze tudását, *Az összetett versenyt a budapestiek nyerték* a házigazdák és a harmadik helyezést elért záhonyiak előtt.

Eredmények: Kézilabda: 1. Záhony, 2. Szombathely, 3. Budapest. Asztalitenisz: 1. Budapest II., 2. Budapest I., 3. Szombathely. Kispályás labdarúgás: 1. Budapest, 2. Záhony, 3. Szombathely. Lövészet: 1. Szombathely, 2. Budapest II., 3. Debrecen. Sakk: 1. Szeged, 2. Záhony, 3. Szombathely.

A három Kriston 112 esztendeje

A kál-kápolnai *Kriston* család három tagja — a váltókezelő édesapa, a raktárnoki munkakört betöltő Lukács fia és a sorompókezelőként legutóbb nyugdíjba ment másik „gyerek", János — összesen 112 évet szolgált a vasútnál.

Jellemző a vasutas dinasztia tagjaira, hogy *Kriston János például tizenöt esetben hárított el az évek folyamán súlyosnak ígérkező balesetet a közlekedő vonatoknál*, amiért esetenként jutalomban részesítették. Háromszoros kiváló dolgozó, s az idei vasutasnapon *igazgatói elismeréssel* együtt adták át részére a 40 éves törzsgárdatagsággal járó *szolgálati emlékérmet*.

A család több tagja folytatja a szép hagyományt.

Szűcs Ferenc

Lövész vándorkupa

A miskolci vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága és Honvédelmi Klubja az igazgatóság szocialista brigádjai részére Vasutasnapi Lövész Vándorkupát rendezett. A július 15-én lebonyolított versenyen 12 brigád 4—4 tagú csapata vett részt.

HÍREK

— **Előadás.** A Közlekedéstudományi Egyesület békéscsabai vasúti szakcsoportja a közelmúltban előadást rendezett a munkaversennyel kapcsolatos anyagi ösztönzők és szabályozók lehetőségeiről. Az előadást Tóth János, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának osztályvezetője tartotta.

— **Találkozó.** A MÁV Vezérigazgatóság ügykezelési és gazdasági hivatalának 15-20 évvel ezelőtt nyugdíjba vonult dolgozóit a közelmúltban találkozóra hívták a szocialista brigádok és a hivatal vezetői. A találkozón megjelent, többségében 75-80 éves nyugdíjasokat megvendégelték és ezer forint segélyben részesítették.

— **Kirándulás.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség Hámán Kató szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett Budapestre. A brigádtagok és családtagjaik megtekintették többek között az Úttörővasutat és sétahajóztak a Dunán.

— **Véradás.** A Székesfehérvári Járműjavító Üzem Vöröskereszt alapszervezete a közelmúltban véradónapot szervezett. Összesen 184-en adtak vért, térítésmentesen.

— **Társadalmi munka.** Virágtartó faládákat készítenek társadalmi munkában a Szombathelyi Járműjavító Üzem szocialista brigádjai. A cementkötésű forgácslapból lévő virágtartókat a szombathelyi városi tanács kérésére készítik a brigádok.

— **Lángvágás pb-gázzal.** A székesfehérvári járműjavítóban fél év óta eredményesen alkalmazzák a propán-bután gázt lángvágásra. Az eljárást hazai szabadalom felhasználásával vezették be. Az új módszerrel a korábbinál termelékenyebbé és gazdaságosabbá vált az acélszerkezetek darabolása, a vasszerkezetek melegítése.

— **Új mozdonyjavító csarnok.** A békéscsabai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységében új csarnokban javítják a villany- és dízelmozdonyokat. A több, mint 12 ezer négyzetméter alapterületű csarnokban egyszerre 4 villany és 4 dízelmozdony kis-, közép-, illetve nagyjavítására van lehetőség.

— **A szupergyors és a műholdak.** A Sinkanzent, a japán szupergyors vonatot, amelynek sebessége több mint 200 kilométer óránként, műholdak segítségével akarják védeni a földrengések ellen. A japán állami vasúttársaság közlése szerint műholdak útján sugárzott Megállj! jelekkel fogják lefékezni ezt a rendkívül gyors vonatot, mielőtt az érzékelt földmozgás elérné a vágányokat.

— **Jugoszláv vasutaszenekar Baranyában.** Három napon át Baranyában tartózkodott a Jugoszláv Vasutak koprivnicai munkásszervezetének vasutaszenekara a pécsi vasútigazgatóság meghívására. A jugoszláv vendégzenekar hangversenyt adott a pécsi István téren és ellátogattak Balatonboglárra is. A harmadik napon a harkányi szabadtéri színpadon búcsúhangversenyen léptek fel.

PÁLYÁZAT

A MÁV Észak Járműjavító Üzem pályázatot hirdet villamos forgóvázjavító részleg főművezetői munkakörének betöltésére. Alapbér: 4500—7500 Ft-ig. A teljesítménytől függően negyedévenként 3200 Ft prémium.

Feltételek: szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, ötéves szakmai gyakorlat, hatósági erkölcsi bizonyítvány. A pályázat tartalmazza a pályázó önéletrajzát, részletes szakmai tevékenységét, eddigi munkahelyeinek és beosztásainak felsorolását. A pályázatot 1983. VIII. 15-ig a MÁV Északi Járműjavító Üzem személyzeti és oktatási osztályára (1101 Budapest, X., Kőbányai út 30.) kell benyújtani. Részletes felvilágosítást nyújt a személyzeti és oktatási osztályon Gárdai Ferenc. Telefon: 135-718. Vasúti: 28-07.

Halálozás

Július 6-án, 62 éves korában meghalt dr. Kovács Imre nyugalmazott MÁV-főtanácsos. Pályafutását 1940-ben Kiskundorozsmán kezdte, majd Rákosrendezőn és több Szeged környéki állomáson dolgozott különböző beosztásokban. 1943-ban végezte el a tisztképzőt, és három évvel később jogi diplomát is szerzett. 1946-ban került a szegedi vasútigazgatóságra. Később tíz évig a felsőfokú vasútforgalmi technikum gazdasági igazgatója volt. Tavaly Szegeden, az ÉHF-től ment nyugdíjba. Neve összeforrt Szeged kosárlabdasportjával is. A Szegedi Haladás, majd jogutódainak (a SZEAC és a SZEOL SC férfi kosárlabdacsapatának) elismert edzője volt.

Dr. Kovács Imrét július 29-én Szegeden, a Belvárosi temetőben több száz volt munkatársa, barátja, ismerőse és sporttársa kísérte utolsó útjára.

LAKÁSCSERE

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 fővonalon vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra. MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács, 2941, vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, kertes, szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, tanácsi főbérleti lakásra vagy telekre, melyen lakható ház vagy épület áll és közművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor. Budapest, XI. ker. Albertfalva, MÁV-ház 189/a.

Elcserélném Órbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferenc, Órbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás és 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat 1-2 szobás, komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi lajdonú száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 5. sz., V. épület, fszt. 4.

Elcserélném háromszobás, komfortos, kertvárosi MÁV-bérlakásomat egy szoba, hallos vagy másfél szobás, összkomfortos, tanácsi lakásra igényjogosult MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este 6 után a 152-288-as telefonszámon.

Elcserélném Budapest, zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828-as telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagyméretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben, üzemi telefonon, a 07-42-17-es számon vagy városi távhívással, 18 óra után a 06-87-11/241-es telefonszámon.

Elcserélném MÁV-telepi, két szoba, komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 között a 894-985-ös telefonszámon.

Elcserélném Füredi úti lakótelepen levő 46 négyzetméteres, másfél szoba, összkomfortos, tanácsi lakásom egy 36 négyzetméter körüli, másfél szobás MÁV-lakásra — lehet gondnoki lakás is — és egy tanácsi garzonra. Érdeklődni lehet 8—16 óra között a 35-71/166-os melléken, Csontosné.

Elcserélném Budapest XV. ker. Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz félszobás, telefonos, szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, Győr, Kun Béla lakótelep, Rákos F. u. 21. IV. 10. 9024. Telefon: 11-062.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Egy fontos ifjúságpolitikai feladat. 13. ... Rainer, Maria (1875—1926) német költő. 14. Kevert gaz. 15. Özönlik. 16. Japán magnetofonmárka. 17. Női név. 19. Vissza: nem titeket. 20. Az erő egysége. 21. Bosszantott. 23. Vészjel a tengeren. 24. Csontokat köt össze. 25. Erre a helyre. 26. Menyasszony. 28. Rag. 29. Vissza: egy Duna-menti községi. 32. Jelzés a szarvasmarhán, névelővel. 35. Dombvidék a Rába jobb partján. 36. Kettőzve az egyik szülő. 38. Női név. 39. Így kezdődik az omladozás. 40. Járunk rajta. 41. Mária, végek nélkül. 43. Személyes névmás. 45. Egymást követő betűk. 46. Nem a tied. 47. Indul a ... hintó. 49. Csapadék. 51. Semmi, nulla. 53. Angol hosszmérték. 54. Dalszínház. 56. Nem tőled. 57. Juttat-e? 58. Az egyik földrész. 60. Kimondott betű. 61. Karó szélei. 62. A késnek van. 63. Azonos betűk. 65. Mint 43. vízszintes. 67. Híres lóverseny. 69. Vissza: elismeri a hibát.

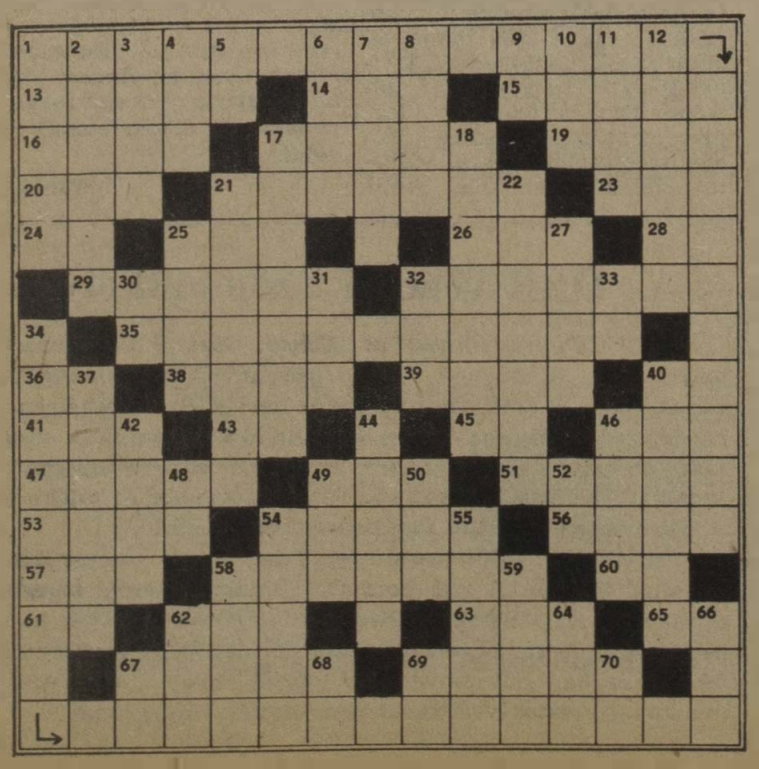
Függőleges: 1. A 13 vértanú jelzője. 2. Női ruhadarab. 3. Lendület, lelkesedés. 4. A 2. függőleges része. 5. Igekötő. 6. ... bikavér. 7. Konyhai eszköz. 8. Vég nélküli szakáll. 9. Latin és. 10. ... áció, javadalmazás. 11. Kellemes ízű. 12. Fejér megyei helység. 17. Nem másolat. 18. Az USA egyik állama. 21. Betanító, idomár. 22. Trillát énekel. 25. Idegen név. 27. Teteje ellentéte. 30. Pulyka része 31. Egyenlő részben (görög). 32. Ételízesítő. 33. Éneklő hang. 34. Egy másik ifjúságpolitikai feladat. 37. A vészjelzés. 40. Nyelvcsoport (latin). 42. Férfinév. 44. Cegléd bercellel emlegetjük. 46. Nem múlandó. 48. Bárd szélei. 49. Belső szerv. 50. Vigyázói. 52. Mint 9. függőleges. 54. Görög betű. 55. Skót törzsi szervezet, névelővel. 58. Talapzat. 59. Végek nélküli hallás. 62. Kevert lék. 64. Talál. 66. Női név. 67. A. Ö. 68. A 65. vízszintes fordítottja. 60. Állóvíz. 70. Fél bála.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 34.

Beküldési határidő: 1983. augusztus 25. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A teljesítmény arányosabb fenntartás kialakítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Mádai Zoltán, Monor, Móricz Zsigmond u. 57., Gönczy Tiborné, Őrkút, Csokonai u. 4., Pécsi József, Kelebia, Bajcsy-Zsilinszky u. 31., Futó János, Boldog, Tabán út 19., Márkus József, Salgótarján, Esze Tamás u. 2.



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:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—3545. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

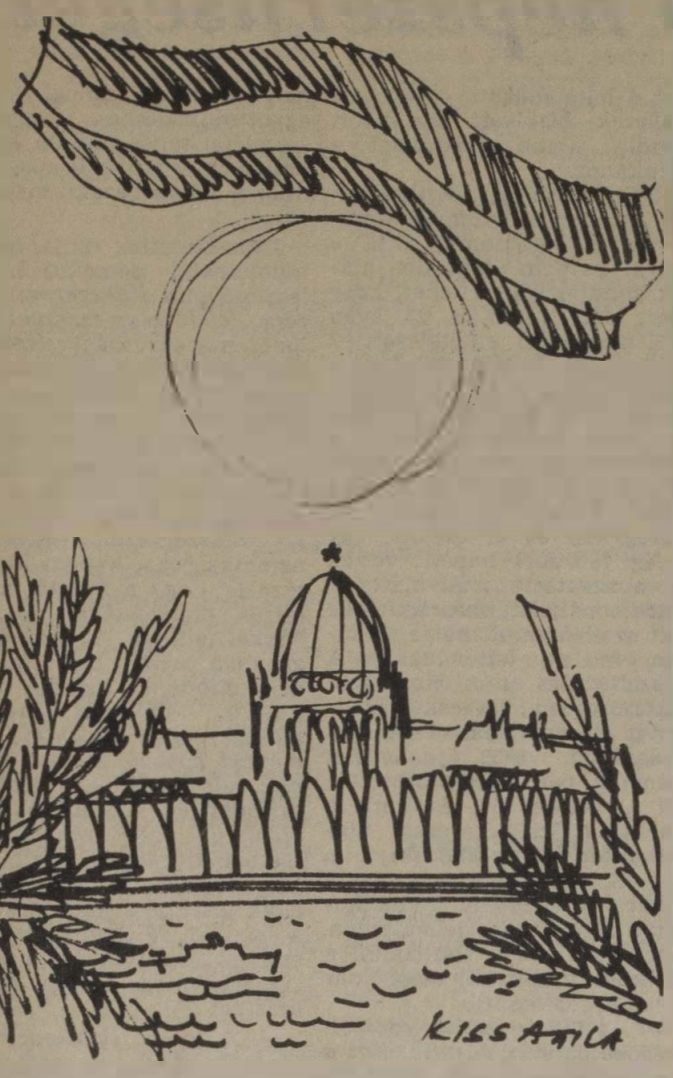
MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. AUGUSZTUS 22.

Augusztus 20.

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE



(Kiss Attila rajza)

Itt tartunk

Bár az eseménytől független véletlenek egybeeséséről van szó, mégis: *különös vasutasnap volt az idei.* Mi, e hivatás — s nem csupán munkakönyvi bejegyzést kínáló foglalatosság — gyakorlói ünnepeltünk, annak rendje-módja szerint (s ez így természetes, hiszen ilyenkor voltaképpen összetartozásunkat, szakmánk szépségét, közös örömeinket köszöntjük), ám az ünnepek vasúti sajátossága, hogy a forgalomnak mennie kell. Ünnep, vagy hétköznap — az utazni vágyók utazni akarnak, a továbbításra váró árut el kell szállítani. Azoknak, akik éppen szolgálatban vannak.

Mondom, forgalmi szempontból ez a július 10. sem különbözött — nem különbözhetett — más vasárnapoktól, ha csak annyiban nem, hogy ránk köszöntött a kánikulai meleg, a fővárosiak közül pedig tízezrek vágytak a „magyar tenger" hullámaiba, indultak útnak a Balaton felé. Sokan közülük — örömünkre! — *vonattal.* Igen, örülnünk kell az utasnak — idáig is eljutottunk —, mert ma már a MÁV is gazdálkodik, s a félig telt, vagy még üresebb szerelvények a mi bevételeinket apasztják. A járatlan olvasó feltételezhetné: *a szolgáltatás korábbinál jobb minőségével akarunk az utazni vágyók kedvébe járni,* s igyekszünk meggyőzni arról, hogy kényelmesebb, gyorsabb vonattal (ha azt már nem mondhatjuk el, hogy olcsóbb, mintha másod-harmadmagával gépkocsiba ül és az M7-esen pöfög). E jó hiszemű feltételezéssel szemben mi történt azon a július 10-i vasárnapon (függetlenül attól — hangsúlyozom még egyszer —, hogy akkor volt a vasutasnap)? A Balaton északi partjáról a főváros felé induló 16, s a déli part felől induló 27 vonat közül *csupán 3 érkezett a menetrend szerinti időpontban Budapestre.*

Leírom még egyszer, betűkkel és összesítve: *a negyvenhárom balatoni vonat közül csupán három közlekedett pontosan.* A többi negyven pedig? A csupán tisztesen cammogók 7 percet késtek, a kirívóan renitensek viszont már 90 percet (vagyis másfél órát!); ennyi idő alatt Budapestről gépkocsival komótosan elérhető Siófok, csúcsidőszakban is. Pedig elhangzott, megannyi vezetői értekezleten: *a „rangos vonatok" rangját meg kell erősíteni...* Mondhatjuk persze: az újságíró kirívó példával érvel, s a sok mindent feltáró (egyszersmind elfedő) statisztika ennek az ellenkezőjét bizonyítja: éppen a *Magyar Vasutas* hasábjain olvashattuk: *„A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,5 százalékkal javult, az egy késetten közlekedő személyvonatra eső késési idő 3,8 perccel csökkent a múlt év azonos időszakához képest".* Ám, aki a késlekedő vonaton ül, azt nem érdekli a statisztika! S feltehetőleg azt sem tudja — de mi tudjuk! —, hogy a vasút 1983 első félévében mintegy 116 millió utast szállított csupán, 19 százalékkal kevesebbet, mint az előző év azonos időszakában.

Nem lehetünk közömbösek a tényekkel szemben, kiváltképp akkor, ha a méltán makacsnak nevezett tények éppen hogy közömbösségre utalnak. A közönynek is közre kell játszania abban, hogy az utóbbi időben — egyebek mellett — *az elegymozgás lelassult, sok a géprevárás, a vonatfeloszlatás.* Ami a kocsigazdálkodást illeti: májusban és júniusban 52 703 kocsigény naprakész kiállításával maradtunk adósak — ez 11 ezerrel több, mint tavaly volt az azonos időszakban. Ha a szállítóképesség romlásának okait keressük, elsőként kitűnik, hogy nőtt az állomási kocsitartózkodási idő és a kocsiforduló idő. Rossz az OPW-kocsiegyenlegünk is; mintegy 12 ezerrel nőtt a PPV forgalomban a MÁV-ra megrakott, valamint a tranzitkocsik mennyisége. Kirívó a romlás az OPW kocsitúllépésben. Amíg tavaly az első félévben 33 825 kocsi/nap túllépés volt, 1983 első felében már 123 342 (vagyis több mint három és félszer annyi!). Kell-e hangsúlyozni: *ez súlyos pénzügyi következményekkel járt.*

... Közhely arról szólni: szigorodnak a gazdálkodás feltételei. Ugyancsak közhely felemlíteni: nekünk kell alkalmazkodnunk a körülményekhez (mivelhogy a körülmények nem alkalmazkodnak a mi lehetőségeinkhez). És mégis: unos-untig ismételjük — s hisszük: a vérbeli vasutas-olvasó egyetért e törekvésünkkel —, *hogy csak a realitásokkal számot vetve léphetünk előbbre.* Ha viszont a tenniakarást — mint néhány példánk bizonyítja — a nemtörődömség, a veszélyes közöny váltja fel, akkor nem csupán az előbbre lépés vágya válik tartalmatlan céllá, hanem a gazdálkodási gondokon súlyosbítunk.

Itt tartunk? Itt tartunk. De nem törvényszerű, hogy ebbe — ellenérzés, tenni akarás nélkül — belenyugodjunk. Mert holnap — valós veszély! — tán' már itt sem tartunk!

(földes)

A MORZETÁVÍRÓTÓL AZ INFORMÁCIÓTECHNIKÁIG

Meddig jutottunk a fejlesztéssel?

Megemlékezés szeptember 8-án a „hírközlési világév" jegyében

Az Egyesült Nemzetek Szervezete 1983-at a hírközlés világévének nyilvánította. Célja, hogy felhívja a közvélemény figyelmét a távközlés területén tapasztalható fejlődésre, a felhasználásban mutatkozó hatalmas különbségekre. Felszólítja a tagországokat, hogy ebben az évben tekintsék át a távközlés helyzetét, és *gyorsítsák meg a fejlesztés ütemét.* Megállapításában hangsúlyozza, hogy *„Azt az országot, amelyik nem képes széleskörűen hasznosítani a hírközlési technikát, az a veszély fenyegeti, hogy háttérbe szorul a világ többi részéhez képest, és elszakad a gazdasági, a kulturális élet fő áramától."*

A hírközlési világév jó alkalom arra, hogy ráirányítsuk a vasutas közvélemény figyelmét egy kis létszámú, de a vasút születésétől meglevő és integráns részét képező szakágazatra, *a biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálatra,* annak eredményeire és gondjaira.

A MÁV lépést tart

Magyarországon ma a Posta után a MÁV rendelkezik a legnagyobb összefüggő távközlési hálózattal, amely egyben szerves része az ország egységes hírközlési hálózatának. Korszerűsége és megbízhatósága szoros kapcsolatban áll a vasúti szállítás és forgalom eredményével és minőségével.

A vasút hőskorában alkalmazott — elsősorban biztonsági célokat szolgáló — kézi kezelésű jelzőeszközöktől és az azok működtetésére parancsot továbbító egyszerű távközlő összeköttetésektől a ma használatos — szállítási kapacitást és hatékonyságot is növelő — hálózatokig és korszerű berendezésekig számos lépcsőfok vezetett.

A vasutak — így a MÁV is — élenjáró alkalmazói és hosszú ideig inspirálói voltak a távközlő eszközök fejlesztésének. A villamos távjelző berendezéseket és összeköttetéseket már az 1860-as években felváltották a *Morse távírók.* Különböző típusai hosszú ideig látták el a pályaudvarok, csomópontok és állomások közötti engedélykérés, az állomásoknak szóló közlemények és kocsiintézőségi adatok továbbítását.

Az országos távgépíró hálózat kiépítése, a kézi kezelésű távgépíró központok automatizálása a távválasztásos üzemmód bevezetése nálunk messze megelőzött számos más, fejlett európai vasutat. A távírótechnika vasúti alkalmazásában a legmagasabb technikai színvonalat a napjainkban üzembe helyezett, teljesen elektronikus központ megépítésével érte el, amely egyúttal a számítógépes adatfeldolgozás, nyilvántartás, tervezés és irányítás szélesebb körű alkalmazását és elterjedését is felgyorsítja.

Szüntelen folyamat

A távbeszélő-technika vasúti alkalmazásának fontosabb mérföldkövei — az első váltóőri távbeszélő körzettől, a mai utasítást adó hangrendszerig, az állomásközi távbeszélőtől az országos kiterjedésű irányítói hálózatokig, a 20 vonalas kézikapcsolású központtól a távhívó hálózatig, és ezek berendezései az LB készüléktől az integrált áramkörös korszerű berendezésekig — egybeesnek a távbeszélőtechnika egyetemes történetének kiemelkedő eseményeivel.

A korszerűsödés *szakadatlan folyamat,* amely során a *Western* szelektoros menetirányító,

(Folytatás a 3. oldalon)

JÚLIUSI HELYZETJELENTÉS

Nőtt a vasút export-import forgalma

Nem javultak az áruszállítás minőségi mutatói

Júliusban a vasút 10 millió 145 ezer tonna árut szállított. Ezzel a bázishoz viszonyítva 94,9, a tervhez képest pedig 94,3 százalékos teljesítést ért el. Az abszolút értékben kifejezett lemaradás 544 ezer, illetve 611 ezer tonna. Az árutonnakilométer-teljesítmény a viszonyítási alapokhoz képest 97,9, illetve 99,2 százalékot ért el.

Ez a feltűnő csökkenés döntően a *vonatfeloszlatások* és a személyforgalom megnövekedése következtében az elegymozgás lassulása, illetve elegytorlódás miatt következett be, ami a vasúti munka gyenge pontjaira utal.

Az összes elszállított tonnán belül a bázishoz viszonyítva a belföldi forgalomban 4,6, a tranzitforgalomban 12,8 százalékos volt a visszaesés, míg *az export-, valamint az importforgalomban 5,4, illetve 3,1 százalékos növekedés tapasztalható tavaly júliusához képest.*

A főbb árufőleségek zöménél 4—20 százalékig terjedő forgalomcsökenés következett be, s csupán műtrágyából (11,4 százalékkal) és cementből (0,8 százalékkal) nőtt a szállított tonnák mennyisége.

A vasúton szállított élőállat-küldemények volumene 14,6 százalékkal nőtt, ezen belül az exportforgalomban 14,3, belföldi viszonylatban pedig 15,9 százalékos a felfutás.

A gyorsan romló árukból összességében 8,9 százalékkal kevesebbet szállított a vasút, az elmúlt év júliusához képest. Itt a belföldi forgalomban 10,5 százalékos, illetve az export relációban 8,3 százalékos visszaesés tapasztalható.

A záhonyi átrakótérség belépő forgalmát júliusban felfutás jellemezte. A rakva belépett széles nyomtávú teherkocsik mennyisége 10,4 százalékkal, az ezekbe belépett árutömeg 10,8 százalékkal volt több, mint az elmúlt év júliusában.

(Folytatás a 4. oldalon)

Befejezéséhez közeledik a Pusztaszabolcs—Dunaújváros közötti 27 kilométeres vasúti pályaszakasz villamosítása, a felsővezetékek építése. A beruházás gyorsan megtérül majd, hiszen gázolaj helyett az olcsóbb villamos energiával vontatják majd a szerelvényeket. Képünkön: szerelik a felsővezetéket

(MTI-képszolgálat, Bárándi István felv.)

Nap fűtötte erőmű

Az *Üttörővasút* vontatási telepén napenergia-telepet szereltek fel. A 36 négyzetméter felületű berendezés — szaknyelven napkollektor — első a MÁV területén. A kis „erőművet" a Prométheus Tüzeléstechnikai Vállalat a VATUKI-val közösen tervezte. illetve állította üzembe.

A naptelep teljesítményméréси adatai azt igazolják, hogy *beváltja a hozzá fűzött reményeket.* Az év 31-ik hetében például meglehetősen kevés volt a napsütés, és a hőmérséklet is alatta volt az ez idő tájt mért sokévi átlagnak. A napkollektor mégis *képes volt 2100 liter vizet 40 fokosra melegíteni.* Hideg, borús, téli időben természetesen nem várható ilyen teljesítmény a kis erőműtől, de egy közepes méretű villanybojler pótolja a hiányzó hőt.

A 760 000 forintos beruházással létesített berendezés — előzetes számítások szerint — két, legfeljebb három év alatt visszatéríti az árát. *A budapesti vasútigazgatóság területén folytatódik az energiatakarékos napelemek felszerelése.* A tervek szerint még 500 négyzetméter felületű napkollektort alkalmaznak kisebb állomásokon. Ezek ugyanúgy, mint az úttörővasúton: *szociális helyiségeket* (fürdőket, mosdókat) *fognak ellátni meleg vízzel.*

S. R.

Felújított állomás

A történelminek nevezhető Szeged—Csomád vasútvonal Apátfalva állomásának felvételi épülete az eltelt száz év alatt elhasználódott. A falak átáztak, a vakolat lepergett. A felújítást tavaly őszszel kezdték meg a szegedi épületfenntartók és az idén júliusra (másfél millió forintos költséggel) be is fejezték. A várótermeket műanyag burkolattal látták el, korszerűsítették a forgalmi irodát és az Utasellátó Vállalat büféjét is.

FÉLIDŐS ÉRTÉKELÉS SZOMBATHELYEN

Mi valósult meg a választások óta?

A szombathelyi *területi szakszervezeti bizottság* a közelmúltban megtartott bizalmi testületi ülésen áttekintette a választások óta végzett munkát. A testületi ülés előtt, márciusban a bizalmiak, a főbizalmiak, majd májusban a szakszervezeti bizottságok végeztek számadást az eltelt esztendők munkájáról. A tanácskozásokon a megjelenés 70-80 százalék között mozgott, és az értékeléseken átlagosan négyen, öten szólaltak fel.

ELŐTÉRBEN A GAZDÁLKODÁS

A szakszervezeti munka rangsorolásában előtérbe került a szállítást, a gazdálkodást segítő tevékenység. A beszámolási időszakban visszaesett az áruszállítás, valamint a személyszállítási tarifák és a kedvezmények csökkentése után az utasok száma. Ilyen körülmények közepette is jó eredményt értek el a nyugat-dunántúli vasutasok. *1980. évi munkájuk alapján a vasútigazgatóságok közötti szocialista munkaversenyben a másodikok lettek, majd 1981. évi teljesítményeik alapján megkapták a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját, a vele járó 1,2 millió forint különjutalommal együtt.* Tavaly ezt a teljesítményt nem tudták megismételni.

Leszögezte a beszámoló, hogy az idei 10,4 millió tonnás áruszállítási tervet mintegy 200 ezer tonnával kell túlteljesíteni ahhoz, hogy a dolgozók jövedelmét, szociális ellátását az igényeknek, az elvárásoknak megfelelően ki lehessen elégíteni.

A tervek teljesítését jól szolgálja a vasútigazgatóságok és az üzemfőnökségek 1981. január 1-gyel bevezetésre került új munkaverseny-rendszere, valamint a tavaly szeptember elsején életbe lépett őszi forgalmi verseny.

LÉTSZÁM, BÉR, MEGBECSÜLÉS

Nemcsak számában, hanem jelentőségében is *nőtt a szocialista brigádok szerepe.* 1981-ben 346 brigád 3652 vasutassal, az idén már 390 kollektíva 4166 taggal jeleskedik a gazdasági, a takarékossági és energiagazdálkodási feladatok teljesítésében úgy, hogy közben *nem szorult háttérbe a kulturális, a tanulási és a szocialista életmóddal kapcsolatos készségük sem.*

Elismerően szólt a beszámoló az 1982-ben életbe lépett új Törzsgárda Szabályzatról, amely jobban figyelembe veszi a vasutas dolgozók munkájának a megítélését és elismerését. Lehetővé teszi a hosszú szolgálati idővel rendelkező és a vasútüzemhez hű dolgozóknak „Szolgálati Emlékérem"-mel való kitüntetését.

A beszámolási időszakban az amúgy is szűkös létszám 483-mal csökkent. A létszámcsökkenés megállítása érdekében több bérügyi intézkedésre, belső szabályozásra került sor. Sajnos, ezek ugyan lassították, de megállítani nem tudták a létszámcsökkenési folyamatot. Ebből következik, hogy a legkritikusabb helyen — a forgalmi utazóknál — *állandó a túlóráztatás*, és sok esetben a kollektív szerződés egyes pontjait is megsértik. Igaz, 209 mozdonyvezetőt átképeztek vonatvezetőnek, de havonta 60-70 ember budapesti kirendelése mellett a helyzeten ez nem sokat javíthat.

1983. január 1-től a szombathelyi vasútigazgatóság létszámcsökkentési érdekeltséghez kötött *központi bérszínvonal-gazdálkodást* alkalmaz. Gond azonban, hogy a központi mutatók nem bonthatók le az egyes szolgálati helyekre, így ezekre csak közvetett befolyást lehet gyakorolni. Fontos feladatként tűzték maguk elé, hogy a bázissal szemben 60 százalékkal megnövekedett túlórákat legalább 30 százalékkal csökkentsék.

SZOCIÁLIS GONDOSKODÁS

Egyre többen keresik fel a jogsegélyszolgálatot. Ebben nem a törvényesség megsértésének a szaporodását látják, hanem azt, hogy a szakszervezeti jogsegélyszolgálat egyre ismertebb és népszerűbb a dolgozók körében. Az eltelt három év alatt *1330 esetben fordultak a jogsegélyszolgálathoz a nyugat-dunántúli vasutasok.* A panaszok 35.2 százaléka munkajogi, 24,7 százaléka polgári jogi, míg az államigazgatási, családjogi és társadalombiztosítással kapcsolatos panaszok 33,3 százalékot tettek ki. A szabálysértési, büntető és egyéb ügyek száma nem érte el az összes esetek 7 százalékát.

A beszámolási időszakban a tanácsi értékesítésű, OTP- és szövetkezeti *lakások* vásárlásához és családi házak *építéséhez* szükséges anyagi kéréseket, kölcsönfolyósítási igényeket a területen ki tudták elégíteni. A kölcsönök 80 százalékát munkások és több mint 60 százalékát a 30 éven aluli fiataloknak juttatták. Az eltelt időben e célra mintegy 40 millió forint alapot használtak fel.

A választások óta valamennyi iskolai, óvodai és bölcsődei elhelyezést meg tudtak oldani. Ennek biztosítására *az illetékes tanácsoknak jelentős összegeket juttatott a MÁV.*

Javult az *üzemegészségügy* helyzete is. Nagyobb csomópontokon (Celldömölkön, Sopronban, Szombathelyen) korszerű, szakosított orvosi rendelő várja a vasutasokat. A szombathelyi rendelőintézetben a részfoglalkozású orvosok helyett főfoglalkozásúakat alkalmaznak. *Korszerűsítették a csornai, a körmendi, az ajkai és a veszprémi üzemorvosi rendelőket.* A rokkantak éve alkalmával végzett *kommunista műszakokból 2,1 millió forint központi támogatást kaptak gépek beszerzésére a balatonfüredi és a hévízi szanatóriumok.*

TÖBB TUDÁS BIRTOKÁBAN

Nagyon fontos feladat volt a négy megyében a tagság politikai és világnézeti *nevelése.* A tömegpolitikai oktatásokon a dolgozók egynegyede, a tisztségviselői képzésben 14,4 százaléka részesült. Állami és szakmai oktatásban az összes dolgozók 15 százaléka vett részt. Az utóbbinak is köszönhető, hogy az igazgatóság dolgozóinak 17,8 százaléka rendelkezik egyetemi, főiskolai, 62,7 százaléka középiskolai végzettséggel. Évente két *levelező tanfolyamot* szerveznek saját hatáskörben.

Részletesen szólt a beszámoló a bizalmi testület, a területi szakszervezeti bizottság és az alapszervezetek munkájáról is.

Sz. Jakab

Sohasem szerette az olcsó népszerűséget

A virágokkal díszített, ízlésesen berendezett iroda már nem sokáig kínál elfoglaltságot *Gajda Mátyásnak*, a kecskeméti körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága titkárának. Nyugállományba készülődik, szeptember 10-én lesz 60 éves. Amíg elköszön, persze még többször kopogtatnak ajtaján a dolgozók, hogy problémáik megoldásához segítségét kérjék. Általában csak egyszer kell szólniuk, s az szb-titkár keresi, kutatja a megoldási lehetőségeket.

— Mintha magamnak intézném. Csak úgy érthetem meg és érezhetem át az emberek gondjait, ha a helyükbe képzelem magam.

Sokáig emlékezetében marad például *a MÁV Értesítő 1981. évi 7. száma is*, amiért napokon keresztül tűvé tett mindent. A gyűjteményben ott találta ugyan a papírt, hogy az Értesítőt kivették, de az üres cédula nem árult el semmit. Valóságos nyomozást kellett folytatnia, mire előkerült a rendelet. Mondta is a balesetet szenvedett dolgozónak, amikor az botjára támaszkodva kopogtatott az ajtaján.

— No, ezt a rendeletet nem felejtem el, mert sokáig keresztette magát.

Aztán már nyitotta is ki az általa tintával aláhúzott fontosabb részeknél, hogy mire érdemes odafigyelni. Papírt is előkészített, arra írta fel:

— Erre a rendeletszámra hivatkozzon, ha a jogsegélyszolgálattól az üzemfőnökségre érkeznek. Egyébként — nyugtatta meg a dolgozót — *magam is ott leszek a megbeszélésen.*

A balesetes, csendes, szerény ember, 25 évig a MÁV-nál dolgozott, köszönte az információt s az szb-titkár nyugtató szavait. Úgy volt az ígérettel, mintha már valóra is váltották volna. Tudta, hogy nem csalódik.

Amióta módjában van az emberek érdekében szólni, tenni, még nem adott okot a csalódásra. Legalábbis önszántából nem. Ez különösen most tölti el jó érzéssel, hogy búcsúzófélben van. Élete, munkája bárhogyan is alakult, számára a fő szempont mindig ugyanaz maradt: *az emberek érdekében dolgozni.* Negyvenesztendei munka, hosszú idő. Különösen ha ebből 23 év a szakszervezeti mozgalom szolgálatában telik el. Akadt néhány „forró" helyzet, amikor úgy érezte, hogy véleményével az azonos szintű vezetők körében egyedül maradt, de ha igazát tudta, mégis hajthatatlan volt. A támaszt, a biztosítékot az az erő képviselte számára, amelyet a háta mögött érzett: *az emberek bizalmát.* Ez adott mindig újabb lendületet a munkához.

Nyílt, becsületes, őszinte jellemű ember, aki szemtől szembe mond véleményt, állja a szavát, és nem érzéketlen mások gondjai iránt. Lehet, hogy ezért lett végül is 23 éven át a mozgalom elkötelezettje? Többszörös *kiváló dolgozó*, s minden bizonnyal ezért érdemelte ki az *Érdemes Vasutas*, *a Munka Érdemérem ezüst*, a *Szakszervezeti Munkáért ezüst* és arany, valamint legutóbb a *Kiváló Vasutas* kitüntetést is.

Negyven évvel ezelőtt, egy hideg februári napon vették fel a szentesi osztálymérnökségre pályamunkásnak. Ez volt az első munkahelye, és innen vonult be katonának is. A felszabadulás után Hódmezővásárhely, majd Kecskemét állomás létszámában teljesített szolgálatot. 1960. januárban számadó pénztárosi beosztásból „emelték ki", és mint a Vautasok Szakszervezete független munkatársa, a Bács-Kiskun megyei bizottság titkára lett. Sokáig gondolkodott a változtatási lehetőségen, mert nem akart elszakadni a szakmai munkától. Most már mosolyogva említi:

— Az idő és az élet rácáfolt az aggályaimra, hiszen mint a szakszervezet felelős tisztségviselője, sokkal több szakmai ismerettel kellett rendelkeznem, mint amikor számadó pénztáros voltam.

1967-től 1980-ig a vasutasszakszervezet szegedi területi bizottságának titkárhelyetteseként dolgozott. Aztán 1980. június 1-én megalakult a kecskeméti körzeti üzemfőnökség, ahol a szakszervezeti bizottság titkára lett. Ebben a feladatkörben, immár 37 évi munka és 20 év mozgalmi múlt tapasztalatait hasznosíthatta, rögtön a kezdeti időszakban. Most, hogy nyugdíjba készül, az üzemfőnökségen eltöltött három esztendő tanulságai is megragadnak emlékezetében.

— Ha negyvenesztendei munkáséletem tapasztalatairól könyvet írnék — mondja —, *először a vezetők módszereiről szólnék. Arról, hogyan nem szabad az irányító munkát végezni. Alapvető követelménynek tartom az őszinteséget, a következetességet, az emberséget.*

— A partnerkapcsolatokban meghatározó jelentősége van annak, hogy a vezetők szemtől szembe tisztázzák a vitás kérdéseket, megszívleljék a jó szándékú, őszinte bírálatot, és állják is az adott szavukat — folytatja kis szünet után. — A jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben jó dolog, ha az együttműködésben egységes szemlélet tapasztalható, és nem kell még egymást is meggyőzniük a helyes vezetői magatartásról.

Tapasztalatból tudja, hogy a munkahelyi demokrácia fejlesztésével *a szakszervezet szerepe, felelőssége megnőtt.* Különösen a gazdasági vezetők és helyetteseik végzett munkájáról és magatartásáról szóló véleményezés — amelyet az összevont szakszervezeti taggyűlés, illetve a szakszervezeti bizalmiak testülete hagy jóvá — okozhat nehéz helyzetet. A szakszervezeti testületnek nemcsak joga, hanem kötelessége is, hogy a vezetői magatartás hiányosságait jó szándékkal feltárja. Az őszinte szót azonban nem mindenütt és nem mindenki fogadja önkritikusan. *Előfordul, hogy a szakszervezeti testület véleményét egyedül az szb-titkárnak tulajdonítják, s emiatt a sértődöttség, a meddő vita is a személye ellen irányul.* Ilyen esetben figyelmen kívül hagyják, hogy az szb-titkár csak előterjesztője a napirendnek, s a testület véleményezését egy személyben, utólag sem változtathatja meg. Gajda Mátyás szerint:

— A jó partnerkapcsolatok kialakításában és megtartásában a szakszervezet csak egészséges kompromisszumra törekedhet. Egyébként is: a véleményezésnél nem a vezetők személye, hanem munkája és magatartása kerül terítékre. A szakszervezeti testület erre irányuló őszinte megítélését pedig mindenképpen meg kell szívlelni. Hiszen nem „okoskodásról", hanem jó szándékú értékelésről, bírálatról van szó.

Fontosnak tartja azt is, hogy a dolgozók kérésével, problémáival mindenkor a kölcsönös bizalom alapján foglalkozanak. Nem kedvező például a kecskeméti körzeti üzemfőnökség helyzete sem. Közel négyszáz ember hiányzik, és főleg a végrehajtó szolgálatnál. A feladatok teljesítésében tehát a létszámhiány néha gondot okoz. *Mégsem lehet kategorikusan elutasítani, ha egy-egy ember pihenőnapot, szabadságot kér.* Ez érthető, hiszen a létszámhiány ellenére is lehetnek halaszthatatlan személyes ügyek, amelyeket el kell intézni. Márpedig ha a dolgozó értetlenséggel találkozik, kérését ridegen elutasítják, idegesen végzi munkáját, esetleg beteget jelent, vagy igazolatlanul távol marad. A problémát senki sem oldhatja meg helyette.

Pálinkás Katalin

Számvetés az Utasellátónál

A középszervek félidős beszámolóinak sorát az Utasellátó Vállalatnál lezajlott számvetés zárta. Augusztus 3-án a vállalat Arany János utcai klubkönyvtárában megtartott *bizalmi testületi ülésen* részt vett *Tolnai Ildikó*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkára.

Varga Józsefné vszb-titkár beszámolójából, valamint a küldöttek részére kiadott tájékoztatóból megtudhattuk, hogy a nagyvállalat dolgozóinak a száma a beszámolási időszakban csökkent. A szervezettség az 1981. évi 97,1 százalékról — főleg a szerződéses üzletekben foglalkoztatottak sajátos helyzete miatt — tavaly 96,8 százalékra esett vissza. A gazdálkodásról szólva a titkár elmondotta, hogy a vállalat töretlen gazdasági fejlődése 1982-ben megszakadt.

— Talán eddig még soha nem volt ennyire szükséges az együttműködés a gazdasági munkában, az egyének és a kollektívák aktivitásának kibontakozásában, mint napjainkban. Érezve ezt a nagy felelősséget, igyekeztünk és igyekszünk feladatainknak eleget tenni, hogy segítsük vállalatunk fejlődését.

Módosították a *jutalékutasítást.* Ugyan nem a legrugalmasabban, de ezt követi a *prémiumszabályzat* és a *munkaverseny-szabályzat* átdolgozása Erre azért van szükség, mert 1982-ben a munkaversenymozgalomban is stagnálás következett be.

A vállalat mindent megtett a dolgozók élet- és munkakörülményeinek a javításáért. E nehéz években *14-15 százalékkal nőtt az Utasellátó dolgozóinak bérszínvonala. Javították a sokat kifogásolt munka és védőruha-ellátást.* A dolgozók döntő többsége ingyenes vagy térítéses étkezést kap. Az elmúlt két esztendőben *tovább bővültek az üdültetési lehetőségek.* 1981—82-ben 3165 SZOT-, MÁV- és vállalati üdülőjegy állt rendelkezésre. Az 1982-es év volt az első, amikor az alapszervezetek elérték, hogy üdültetésben a jogos igényeket ki tudták elégíteni.

A szakszervezeti munkában nagyobb szerepet kapott a nevelő, az agitációs és a propagandatevékenység. Erről a következőket mondotta a titkár:

— A különböző tisztségekbe az 1980. évi választások során megválasztottak 35 százalékának nem volt előzőleg funkciója, 40 százaléka pedig sem mozgalmi iskolát, sem szakszervezeti tanfolyamot nem végzett. *A feladataik ellátására történő felkészítésre, képzésükre beiskolázási tervet készítettünk.*

A vállalat szakszervezeti bizottsága a beszámolási időszakban több olyan témát is napirendre tűzött, amely az alapszervezeti munka egy-egy fontos területével foglalkozik. Így tárgyalták, elemezték az információs tevékenységet, *a bizalmiak jog- és hatáskörének az érvényesülését*, a szervezettséget, a tagdíjfizetési készség alakulását és az üdültetés tapasztalatait. *A félidős számvetés alapján tovább javítható a mozgalmi munka.*

NEM TÉVESZTETT PÁLYÁT

A „jogtudós" bizalmi

Olykor hivatalos állásfoglalásokban is hangot kap, hogy a fiatalabb korosztály nehezen vállalkozik közéleti munkára, szakszervezeti funkcióra, tisztségre. Nem vitatom, hogy talán országos átlagban ez a helyzetkép, de *Nyíregyháza* körzeti üzemfőnökségén lényegesen árnyaltabb a gyakorlat. Erre a következtetésre juthattam a minap, amikor a szabolcsi megyeszékhely vasútállomásán *Némedi Varga Gyulával* beszélgettem. Szolgálatban volt. Akkor állította be az általa vezetett M—41-est a vontatási telepre: *üzemanyagot vételezett.*

Némedi Varga Gyula mozdonyvezetőről elöljáróban csak annyit, hogy fiatalember, aki 1969-ben *Kecskeméten* ismerkedett meg a mozdonyokkal, s négy év múltán került Nyíregyházára. Azután vasúti kamatmentes kölcsön révén jutott lakáshoz. M—41-essel járja a *nyíregyháza—mátészalka—vásárosnaményi* vonalat. Szolgálati helyén bizalmi, „civil"-ben pedig kereskedelmi társadalmi ellenőr. Kollegái *talponjáró paragrafusnak* becézik, s ezt nem csúfolódásnak tekinti, hanem elismerésnek. Mert azt, hogy könnyebbe eligazodik a paragrafusok, rendeletek birodalmában, a jogi kérdések iránti érdeklődésének köszönheti, s ezt a kollegák, a vontatási utazók is respektálják.

— Valóban így van. Sokan mondták, hogy pályát tévesztettem, pedig dehogy. Szeretem a vezérállást, nem is cserélném el másra. *A jogi ismereteknek azonban hasznát veszem a bizalmi feladatok gyakorlásában.* Annyi bizonyos, alaposan átrágom magam mindenen, s az előírásokat betartom, de a bizalmi csoporttal is betartatom. Helytelen lenne egy olyan gyakorlat, hogy amikor a körzeti üzemfőnökség bizalmi testülete döntött valamiben, s esetleg én másként vélekedtem, vagy szavaztam, nem venném tudomásul a kollektíva döntését. *Vita csak a döntés előtt lehet, mert utána már a közös cselekvésre van szükség a végrehajtás érdekében. Ma még a szerep néha felcserélődik, s a vita se mindig olyan, amilyennek kellene lenni* — mondja határozottan a mozdonyvezető.

Tagja a megyeszékhelyen működő kereskedelmi *társadalmi ellenőrök* húszfőnyi kollektívájának. Tavaly például az egyik kenyérüzletben, mikor *penészes tortalapokat hoztak forgalomba*, egy lapot elvitt az illetékes vegyvizsgáló intézetbe. Emberi fogyasztásra alkalmatlannak minősítették, s a raktári készletben lévő 443 tortalapot selejtezték. Igaz, a boltosok nem dicsérték meg ezért.

— Bizonyos, hogy egy nagyobb fertőzésnek sikerült így elejét venni — mondja. *— De van ennek egy rossz oldala is. Azóta, ha bemegyek az üzletbe, s ha huszadik vagyok is a sorban, előre akarnak hívni a kiszolgálók, de nem tartok rá igényt. A „megkörnyékezés" így szokott kezdődni...*

— De ne gondolja, hogy csak a munkahelyen kívül nagy a szám — vált témát. — Megmondom én a munkahelyen is a magamét, ha a csoport érdeke így kívánja, és valami nem tetszik. Sőt! Egy alkalommal én is *tagja voltam annak a háromtagú vontatási delegációnak, amely a vasutasszakszervezet központjában járt a kollektív szerződés és az energiatakarékossági prémium ügyében.* Más kérdés, hogy a lelkiismeretes munkának gyakran csökken az értéke, ami az emberek, az én bizalmi csoportom hangulatát is rontja. Mi több: *ez a kérdés már a szakszervezet tekintélyét is érinti.*

Amikor arra biztattam, hogy konkretizálja is a véleményét, az üzemi demokrácia erősítésének jegyében fogant 1049. számú MT—SZOT-rendelet fogadtatását említette.

— Az alapszervezetekben az egyszeri fizetés megszavaztatásával éppen az áldemokrácia mintapéldáját alakítottuk ki — folytatta érvelését. — Az volt a hivatkozási alap, hogy a havi egyszeri fizetést az adminisztratív létszám csökkenése miatt vezeti be a vasút, holott *az üzemfőnökség létrejötte óta kilenccel többen foglalkoznak nálunk is a bérekkel.* Egyébként lehet, hogy volt logika a vasút vezetésének javaslatában, de az energiatakarékossági tablóra is azt mondták annak idején, hogy a számítógépes feldolgozás gyorsítja az adminisztrációt. Közben az az igazság, hogy *még májusban sem volt tiszta képünk az első negyedévről!* Mi dolgozunk az emberek között, nekünk mondják, ha nem tetszik valami. *S ez nem tetszett.* Szóval nem volt rózsás a hangulat. Még az a jó, hogy — mint a minap hallottam — az egyszeri fizetést *a szakszervezet kezdeményezésére levették a napirendről.*

Némedi Varga Gyula bátorságához, szókimondásához nem férhet kétség. Becsületére legyen mondva, hogy ilyen nyíltan fogalmaz akkor is, amikor a munkafegyelmi fogyatékosságokat teszi szóvá.

Sok ilyen bizalmira lenne szükség.

Orosz Károly

A hírközlés világéve

(Folytatás az 1. oldalról)

a Tesla típusú vonali távbeszélő, a különböző diszpécserközpontok, illetve a ma már korszerűtlen, munkaigényes fenntartású elektromechanikus elemekkel épített berendezések napjainkban folyó felváltásával, kényelmes használatot és számos többletszolgáltatást nyújtó új eszközök segítik munkájukban a vasutasokat.

A mindennapi munkavégzés nélkülözhetetlen eszközévé vált országos kiterjedésű távhívó távbeszélő hálózat beindítására (1970) ma már történelmi távlatból tekintünk vissza. A hálózat központjainak cseréje — korszerű, teljesen elektronikus új szolgáltatásokat nyújtó típusokra — az elkövetkezendő ötéves tervek kiemelt programja lesz.

A *rádiótechnika* elterjesztése a hatvanas években kezdődött a MÁV-nál. Az 1970-es években elemi erővel kirobbant igények felgyorsították a rádió-távbeszélő hálózatok korszerűsítését, fejlesztését és építését. *A MÁV vonali rádiórendszere ma az ország legnagyobb összefüggő rádióhálózata.* Napjainkban a rádiótechnikai eszközök már szervesen beépültek a forgalmi, üzemviteli technológiákba, az irányításba, alkalmazásuk visszahat a különböző munkafolyamatokra, lehetővé teszi korszerűsítésüket és gyorsításukat.

A vasúti távközlési összeköttetések egy része a számítógépes vasútirányító rendszerek adatátviteli céljait szolgálja. Ilyen vonalakon különleges eljárásokkal kezelve érkeznek az információk a határállomásokról a budapesti számítógép központba, onnan a MÁV Vezérigazgatóságra, illetve a vasútigazgatóságok termináljaira. Másik példának említjük a déli balatoni *mikroprocesszoros* központi forgalom-ellenőrző rendszert, amelynél a *Szabadbattyán és Fonyód* közötti állomások és térközök állapotát ugyancsak távadatfeldolgozási eljárással gyűjti be a siófoki folyamatirányító számítógép.

A vasúti távközlés vázlatosan bemutatott fejlődése és a napjainkig megvalósult kiépítése a vasúttörténet utolsó negyedére esik. Nagy lendületet ehhez a felszabadulás utáni helyreállítást követő *gazdasági és műszaki-technikai előrehaladás* adott, s elősegítették és bővítették a vasúti nemzetközi kapcsolatok is.

Az OSzZsD tagvasutakkal gépi kapcsolású közvetlen távíró és távbeszélő összeköttetések létesültek. A hagyományos távközlési kapcsolatokon túl — 1974-től — kapcsolatunk van az úgynevezett IRIS helybiztosítási kötelékkel, amely lehetővé teszi ülő- és hálóhelyek lefoglalását az osztrák, olasz, NSZK, svájci, holland, dán, belga, luxemburgi és francia vasutakkal közvetlen és azonnali üzemmódban.

Eltérő fogalmak

Vajon milyen új lehetőségeket kínál a hírközlési technika fejlődése a vasút számára?

Közismert, hogy a közlekedés és szállítás nagyfokú munkamegosztáson alapul, ami a különféle szervezeti egységek koordinált együttműködését kívánja meg, ezért rendkívül információérzékeny ágazat. A jövőben az információk iránti igénye még erőteljesebben növekszik. Ennek az is velejárója lesz, hogy egyes, mélyen belénk vésődött kommunikációs — a helyváltozással és munkavégzéssel kapcsolatos — „mintákat" feladjunk. A szövegfeldolgozó rendszerek, párosulva a vasút távközlési rendszereivel *forradalmasítani fogják a jelenkori* — emberi szóra és papírra rögzített információkra alapozott — *vasúti irányítást.*

Már ma sem azonos, de a jövőben még inkább eltérő fogalmak a *távközlés* és a *távbeszélés.* A jövőben az információ nemcsak hallható, hanem egyre „láthatóbb" lesz. S talán az sem kizárt, hogy a számítástechnika hatásaként a továbbítandó közlemények jellege, feldolgozottsága, tárolhatósága, megjelenítésének módja alapján *információtechnikáról* fogunk majd beszélni.

Fokozódik a távközlési rendszerek integrációja. A távolabbi jövő vasútüzemi távbeszélő készülékei valószínűleg már olyan billentyűzettel és képernyős megjelenítővel felszerelt terminálok lesznek, amelyek — egyben — *beszédátvitelre is alkalmasak.*

Áldozatos munkával

Ezek az eredmények és feladatok a vasúti híradástechnikai szakemberek — műszerészek, technikusok, mérnökök, távírászok és távbeszélőközpont-kezelők — áldozatos munkájával, műszaki tudásuk, vasúti ismereteik folyamatos gyarapításával, a társszolgálatokkal kialakult jó együttműködés alapján voltak eddig elérhetők, s lesznek ezután is megoldhatók.

A vasúti távközlésnek a MÁV felső vezetése és a Vasutasok Szakszervezete is nagy jelentőséget tulajdonít. A *hírközlési világév* kapcsán, szeptember 8-án, a vezérigazgatóságon megrendezésre kerülő ünnepség keretében emlékeznek meg a vasúti távközlésért tevékenykedő szakemberek munkájáról.

Húsz éve kényszerpályán

A délutáni, győr—budapesti gyorsvonaton egy markáns arcú, könyvébe mélyedő férfi mellé sodródtam — tizenöt évvel ezelőtt. Fürkésztem az arcot, az erős, kidolgozott kezeket. A férfit láthatóan nem nagyon zavarták a fészkelődő utasok tereferéi. Könyvére koncentrált, olykor az ajka is mozgott, hangtalan szavakat formált. A könyv címlapját hatalmas kézfeje szinte eltakarta. De amint egy pillanatra előrehajolt, láthattam, hogy német nyelvlecke szószedetét olvasgatta.

Amint megrtikultak körülöttünk az utasok, összecsukta könyvét, s hosszan nézte a tájat.

— Dicséretes, hogy valaki ősz fejjel vág neki egy idegen nyelv meghódításának — mondom csendesen.

A férfi elmosolyodott.

— Polgárista koromban tanultam már németet — mondta. — Szerettem tanulni, de azután messze sodródtam ifjúkori vágyaimtól. Dolgozni kellett, kenyeret keresni. Mostanában alakult úgy az életem, hogy ismét behatóbban foglalkozhatom a nyelvvel. Pár éve rokkantnyugdíjas vagyok. Most éppen az Eötvös Loránd Tudományegyetemre utazom, esti nyelvi előadásra. Hetente kétszer teszem meg ezt az utat Pápa és Budapest között.

A kölcsönös bemutatkozás *után Balassa Gyula* nyugdíjas mozdonyvezetővel élénk eszmecserét folytattunk. Csendes szavai egy különös élet tájaira nyitottak ablakot.

Mi adta az inspirációt a rokkant mozdonyvezetőnek, hogy hetente két alkalommal is vállalja a fáradságos utat Pápa és Budapest között? A kérdést nem is kellett megfogalmaznom, Balassa Gyula kérdezetlenül is megadta a választ.

— Már gyermekkoromban is szerettem a dolgok mélyére nézni. Akkoriban persze legfőképp a gépek, szerkezetek érdekeltek. Édesapám állami alkalmazásban állt, sűrűn helyezgették az ország különböző részeire. Öten voltunk testvérek, s minden gyerek más-más városban született. Én Debrecenben végeztem el az elemi iskolát. Ott lettem géplakatosinas. Amikor édesapámat nyugdíjazták, a nagyapai telken — Nyárádon — építettek családi házat, hogy nyugalomra leljünk. Pápán, majd Veszprémben folytattam tanulmányaimat. Napi tíz-tizenkét órai kemény munka után is éreztem még kedvet a tanuláshoz. Magánúton végeztem el a négy polgárit. Leginkább a vasút, a mozdonyok kötötték le gondolataimat. Celldömölkön lettem mozdonyvezető-tanonc, majd Ferencvárosban szereztem meg a képesítést. Nagyon szerettem a masinámat, úgy dédelgettem, babusgattam, akár parasztember a kezes jószágát. 1957-ben éberségemmel összeütközéstől mentettem meg a szerelvényemet . . .

Tragédiák sorozata következett azután Balassa Gyula életében. 1958-ban leesett a mozdonyról, súlyos agyrázkódást szenvedett. Kétszáznyolcvan napot töltött kórházban. Nem sokkal később ötéves kislánya lett súlyos beteg.

Egyik alkalommal — éppen Budapestről hazafele jövet — rosszul lett a vonaton. Egyik veséjének a működésében állt be súlyos zavar. Az orvosok konzíliumot tartottak, kivegyék-e a beteg vesét vagy egyelőre csak kikapcsolják? Az utóbbi mellett döntöttek. Akkor még senki nem gondolhatta, hogy a későbbiekben éppen ez a kikapcsolt vese jelenti az életet Balassa Gyula számára. Mert nem sokkal a műtét után a másik vese végképp felmondta a szolgálatot. Leánya állapota is súlyosbodott. Két élet vágtatott az élet és a halál mezsgyéjén. Az volt a nagy kérdés, a korábban megbetegedett, s kikapcsolt vese képes lesz-e átvenni a testben a nélkülözhetetlen funkciót? Az apa életét szinte csodával határos módon sikerült megmenteni, a leányáét nem.

Balassa Gyula lábadozásában gondolt már arra, hogy egész addigi életét át kell rendeznie, s új, értelmes kapaszkodók után kutatott. Lehetőségei, mozgásterei riasztóan összeszűkültek. Akkor adta fejét ismét a nyelvtanulásra. Arra gondolt, ha naponta csak egyetlen szót tanul meg, öt év alatt az már jelentős szókincs De ezt akár meg is tízszerezheti.

Beiratkozott a TIT nyelviskolájába, s szívesen utazott Budapestre az előadásokra, foglalkozásokra. Tanulmányaiban hű társa lett Lőrincze Lajos *Édes anyanyelvünk* című könyve. Mert a maga tapasztalatából ébredt rá arra is, hogy igazán akkor lesz képes idegen nyelven gondolkodni, kifejezni magát, ha az anyanyelvét magas fokon ismeri.

Kilenc szemeszterből levizsgázott. A sors azonban újabb kemény csapást mért rá. Egy súlyos érgörcs után le kellett arról is mondania, hogy tartósan egy dologgal foglalja el magát. Visszatérő szemgyulladása megakadályozta abban is, hogy — immár a nyelvi vértezet birtokában — idegenvezetőként munkát vállaljon. De nem adta fel a harcot. Tanítványokat vállalt.

A minap pápai otthonában kerestem meg a rokkantnyugdíjas mozdonyvezetőt. A hatvanéves Balassa Gyula immáron húsz esztendeje kényszerpályán él. De nem lett meghasonlott, elkeseredett ember. Szavain is szüntelen átsüt a lélek derűje. Az élet apró történéseiben, a kis dolgokban lelte meg örömét. Mindazt a szeretetet, gondoskodást, amit saját gyermekének nem adhatott meg, tanítványaiba sugározza át. A ház körül maga végez el mindenféle szerelési munkát. Bárkinek gondja támad otthon a varrógéppel, elektromos berendezésekkel, csak hozzá futnak segítségért. Olyan elmés kis szerkezetet is csinált, amelynek segítségével este nem kell kikelni az ágyból a televíziókészüléket kikapcsolni: a test természetes elernyedése következtében kioltja a képernyőt. A felesége és a maga kedvtelésére olykor előveszi a legénykorából megmaradt hegedűjét. Megtanult kottából is játszani.

Nemrég Siófokon egy síró asszonyra lett figyelmes Balassa Gyula. Sokan álltak már az asszony körül, de senki nem tudott a segítségére lenni. Kocsival érkezett Németországból. A gépkocsit egy parkolóban letette, s gyalog indult a városba. Útközben azonban baleset érte, kórházba szállították. Amikor kiengedték, nem tudta, merre menjen, hol keresse kocsiját. Taxit rendelt, de a taxissal nem tudta megértetni, hova menjenek. Balassa Gyula közreműködésével megleiték a gépkocsit . . .

Hamar Imre

KINEK VAN IGAZA?

Hegymenetben a lejtésjelzőkkel

Azonos véleményen a „bizalmatlan" mozdonyvezetők és az igazgatósági szakemberek

Több motor- és mozdonyvezető ismerősöm egyéni beszélgetések kapcsán már több alkalommal elmondotta aggályát a megszűnő lejtésjelzőkkel kapcsolatosan. Miután a Magyar Vasutas 10. számában megjelent Sepsi Gyula miskolci mozdonyvezető észrevétele, a „vezérek" találkozásunk alkalmával mindig előhozakodtak az új F 1-essel.

Szabadulni a felelősségtől

Elhatároztam, hogy összegyűjtöm az ország másik részében dolgozó (utazó) vasutasoknak, a szombathelyieknek a véleményét. Előtte mosolyogva hallgattam egy szolgálati vezető epés, de elgondolkoztató véleményét az utasítások szerkesztéséről: *„Tudja, az úgy van, hogy minden szakszolgálat azt szüntetné meg, amivel munkája, gondja van. A pályafenntartás legszívesebben a sineket szedné fel, a vontatás a mozdonyok nélküli vasút híve, a bizberesek a jelzőket iktatnák ki, a kereskedelmi szakszolgálat elsősorban az utasoktól és a teherszállításoktól szabadulna meg . . ."*

A lejtjelzők kiiktatása a 6. szakosztály érdeke — a fentebb említett maró idézet szerint. Tehát most ők győztek . . .?

A szombat délelőttöt javasolják a mozdonyvezetőkkel való találkozásra. Kilenc óra után érkeznek a lejelentkezők. A felvigyázónál a legjobb a találka.

Korábban érkeztem. A mozdonyfelvigyázó nem tudott a jövetelemről, de készségesen megígéri a segítséget. A felvigyázó irodájával szomszédos helyiségben televízió a várakozóknak. A falakon szakszervezeti és vállalati hirdetmények, felhívások. Megakad a szemem egy jó négyzetméternyi plakáton. Az üzemi demokrácia működését „magyarázza" és propagálja. A SZOT által kiadott tájékoztatóból megtudhatják a vasutasok, hogy mihez van joguk. Beleszólhatnak saját sorsuk alakításába a dolgozók — a tájékoztató szerint.

Elsőként *Magyar Sándor* I-gyel beszélek, aki 12 éve utazik.

— *Felesleges volt ezt az utasítást törölni az új F 1-esből. Egy budapesti úton sokat segítenek a mozdonyvezetőnek a lejtésjelzők* — kezdi, majd sorolja is az érveket.

Az energia nem számít?

Baksa Attila negyedszázada járja különböző motorokkal, mozdonyokkal a síneket.

— *Különösen éjszaka nélkülözhetetlen a lejtjelző.* Gondolhattak volna a fiatalokra is. Úgy hallom, azért szüntetik meg a lejtésjelzőket, mert nincs, aki karbantartsa azokat. Különben is úton-útfélen papolunk az energiagazdálkodásról, most viszont ezzel ellentétes lépés tanúi vagyunk. *Itt nem számít a gázolaj-felhasználás,* aminek növekedését okozza a bizonytalanabbá váló vezetési technológia.

Baksa Attila véleménye szerint a szombathely—budapesti útvonalon egy bizonytalan — vagyis a lejt- és hegymeneteket pontosan nem ismerő — „vezér" 300-400 liter gázolajat elpocsékolhat.

Most érkezett meg egy M 62-essel Veszprémből *Németh Tamás.* Bólogatásával fejezi ki egyetértését az elhangzottakkal. Kiegészítésként a következőképpen vélekedik.

— 1976-tól utazok mozdonyon. Közben katona voltam. Miután visszatértem, eléggé nehezen ismertem meg, illetve tapasztaltam ki a vonatokat újra. *A lejtjelzők hiánya a gyorsvonatoknál késéseket is okozhat.* Nincsenek festők, ezért marad el a tábla — mondják. — A megtakarított üzemanyag árából tisztességesen meg lehetne fizetni a festőt, aki lemázolja a jelzőket.

Megkérdezem Németh Tamást, bízik-e a lejtjelzők visszaállításában. Határozott nemmel válaszolt. Ha egyszer „odafönn" valamit elhatároztak, ezt nehezen változtatják meg.

A vezér mankója

— Nekem teljesen mindegy a lejtjelzők ügye — szól közbe *Bordohányi József,* aki harmincévi utazás után nyugdíjba készül. — De szerintem hozzáértés esetén lehetetlen ezt a táblát megszüntetni. *Ez a vasutas mankója ködben, hóban, esőben . . .*

A *Bakony—Őrség expresszet* az előbb hozta meg *Horváth Imre,* aki szakszervezeti bizalmi. Tőle ezt hallom:

— Sok olyan pálya van, ahova egyeseket ritkán vezényelnek közülünk. Egy 12-14 órás úton óriás segítséget jelentenek ezek a táblák . . .

— *Vissza kell állítani a lejtjelzők hitelét* — szól közbe *Tóth Ferenc,* aki ugyancsak szakszervezeti bizalmi. Mindkét bizalmi szerint a lejtésjelzők nélkül növekszik majd az energiafelhasználási többlet.

Közben az egyik, most hazatért mozdonyvezető eléggé indulatosan — félbeszakítva beszélgetésünket — nekem szegezi a kérdést:

— *Maga onnan jött, ahol ezt a hülyeséget kiagyalták?*

— Nem — mondom.

— *Szerencséjére, mert nem tette volna zsebre a véleményemet!*

Nem kérdezek vissza. Indulatok itt nem segítenek. Ezt megerősítik azok az emberek, akikkel beszélgetek. Bíznak abban, hogy szavuk végezetül meghallgatásra talál.

Kucserka László pár hónapja járja gépen a nyugat-dunántúli tájakat, csendesen mondja:

— A lejtésjelző az egyik legjobb tábla. Kérdezem: mit csinálok ismeretlen helyen éjszaka, ha valami probléma van a járművemmel? Nem tudhatom, merre gurulhat a gép, a szerelvény.

Az asztalnál ül *Császár László.* Ő Tapolcáról önköltségben jött gépért Szombathelyre.

A tapolcaiak is így látják

— Minden tapolcai nevében mondhatom: *nem szabad megszüntetni ezeket a jelzőtáblákat,* amelyek a fékezésnél is sokat számítanak. Egy M 63-as az 1600 tonnás terhét könnyebben fogja meg, mint mi az M 40-essel az 1300 tonnát . . .

Megkeresem *Orvos Istvánt,* a szombathelyi körzeti üzemfőnökség oktatótisztjét. Mit szól ő a témához?

— Január óta foglalkoztat bennünket ez a kérdés — mondja. — Nem értünk egyet vele. Legalább hagyják meg a táblákat a helyükön, ne szedjék ki őket . . . Biztos vagyok abban, hogy a szocialista brigádok társadalmi munkában szívesen lefestenék, ha megkérnék őket . . .

Boros Lajos, a szombathelyi vasútigazgatóság munkavédelmi csoportvezetője nem egészen így látja. Szerinte:

— *Kisebb gépeknél számít, a nagyobbaknál nem a lejtésjelző.* Egyébként a lejtésviszonyokat a vonalismeret alapján mindenkinek ismernie kell.

Igazgatósági vélemények

Boros Lajos nem hiszi, hogy a táblák hiánya balesetek vagy több energiafelhasználás előidézője lehetne. Egyébként a lejtésjelzők körüli morgolódásról most hall először.

Mikor sorolom tapasztalataimat, tömören így fogalmaz:

— *Lehet, én nem voltam mozdonyvezető . . .*

Telefonon keresem *Császár Zoltánt,* az igazgatóság ellenőrzési osztályának balesetvizsgálóját. Miután kollégája, Németh István megtudja, hogy mi után érdeklődöm, ikertelefonon bekapcsolódik a beszélgetésbe. Meglepetésemre állásfoglalásuk így hangzik:

— *Véleményünk azonos a mozdonyvezetőkével. Az új F 1-es előkészítésekor írásban is elleneztük a lejtjelzők megszüntetését.* Nagyobb lejtőn növekszik a fékút. A „fekvemaradás" esetén is gondot okozhat a tájékozatlanság. A táblák mindenképpen a biztonságot szolgálják . . .

Végezetül megkért a két balesetvizsgáló, hogy egyeztessem álláspontjukat az igazgatósági vezetőkkel. Nem szeretnék, ha őszinteségüket későbbiek során bárki félreértené, esetleg még el is marasztalnák őket. Eleget tettem kérésüknek . . .

Egyelőre hegyek-völgyek között zakatol a lejtjelzők ügye. A szombathelyi tapasztalatok meggyőződésem szerint országosak. Így minden érdekelttel és érintettel együtt bízunk abban, hogy az „utasításalkotók" még nem mondták ki az utolsó szót a lejtjelző táblák ügyében.

Sz. Jakab István

Udvari, Szepezd

Megállóhelyek a Balaton partján

Hangulatos megálló a Balaton északi partján fekvő *Balatonudvari.* A peron kaviccsal fölszórva, az erős napsütést fenyőfák árnyéka enyhíti.

Kurucz József vonalőr már 32 éve szolgál Udvariban.

— 1950 februárjában kerültem ide, akkor még váróterem sem volt, csak amolyan beálló, eső ellen. A világítást kandeláberekben elhelyezett olajmécsesek adták, sötétben, ködben alig talált meg bennünket a vonatszemélyzet. 1960-ban építettek utasváróhelyiséget, akkor telepítették a korszerű lámpatesteket is.

— A hatvanas évekig nem sok utasunk volt — folytatja Kurucz József. — Ekkor tájt kezdődött a környező földterületek fölparcellázása és hamarosan fellendült a forgalom. Nyaranta az itt megálló gyorsvonatra hetven-nyolcvanan szállnak fel. *Az utazók száma még az áremelés ellenére sem csökkent, mert a vonat még így is jóval olcsóbb, mint a busz.* Füredig például nyolc forint, autóbusszal tizenkettő. Az utasok szóvá teszik, hogy egyes napszakokban ritkán közlekednek a vonatok és autóbuszjárat sem indul.

Udvaritól tizennégy kilométerre van *Balatonszepezd.* A vágányoktól szinte csak egy lépésnyire csillog a tó vize. Tapolca felől vonat közeledik. *Mandli József* állomáskezelő letekeri a sorompót.

— Milyen itt az utasforgalom? — kérdezem.

— Ez az időjárástól is függ. Borús, esős időben többen mennek Füredre múzeumot nézni, vagy Badacsonyba borozni. Ha meleg van, az emberek inkább helyben strandolnak. Szombat, vasárnap annyian összejönnek, hogy alig győzzük a jegykiadást. A helybeliek és a telektulajdonosok általában elégedettek a menetrend-összeállítással, a megváltoztatott tarifákat viszont igazságtalannak tartják. A gyorsvonatra csak Füreden tudnak felszállni, a pótjegyet viszont már Szepezdtől fizetik, mivel beleesik a kilométerhatárba. Ráadásul olyan gyorsvonatok vannak, amelyek Fehérvárig jószerivel mindenhol megállnak.

Gerecsei

Zöld kocsik lakói

Költözik az építésvezetőség, de helyben marad a munkás?

Eredmények és gondok a MÁV Hídépítési Főnökségnél

A Kacsóh Pongrác úti felüljáróról elhagyott telepnek nézné az ember a *MÁV Hídépítési Főnökség* központját. Csak közelebb kerülve tűnnek elő a műhelyek, a munkába siető emberek s az igazgatóság központja, vasutas nyelven a *Bagolyvár*. De a felüljáróról így is csak a töredékét sejtheti a szemlélő annak a munkának, amit a főnökség végez az ország egész területén.

Zászlók a térképen

Kiss Károly a főnökség vezetője. Szobáját egy térkép díszíti. Rajta zászlók jelölnek minden olyan vasútvonalat, ahol éppen a főnökség brigádjai dolgoznak.

— *Munkánk rendkívül széles körű* — kezdi a beszélgetést az igazgató. — A másfél méteres keretektől a harminc méteres fesztávú hidakig mindent építünk a vasút számára. Persze műszakilag más-más feladatot jelentenek ezek a munkák: egészen más jellegű műszaki ismeretek szükségesek például egy gát megerősítéséhez, mint egy nagy vasúti átkelőhíd megépítéséhez.

— Hol dolgoznak jelenleg nagyobb erővel?

— *Tizenkét építésvezetőségünk van.* A legtöbb zászló a Dunántúlon található. Nagyobb feladat idén a *MÁV Kórház* rekonstrukciójának keretében egy mélyépítési munka. Változatlanul dolgozunk *a hegyeshalmi vonalon*, ez rendkívül fontos feladat. Az első félévben fejeztük be *a székesfehérvári vonalon* az építést: szerencsére sikerült a menetrendváltozásra átadnunk az építményeket. Egy évben mintegy 200-300 munkát végzünk, s az egyik milliós értékű, a másik csak néhány százezer forintot ér: de *számunkra mindegyik egyformán fontos.*

Az idei év eredményeivel elégedett Kiss Károly, vagyis az első félévi számok rendkívül biztatóak. A teljes termelés értéke elérte a 100, az anyagmentesé pedig meghaladta a 100 százalékot. *Az egy főre jutó termelés is fölülmúlta a tervezett szintet.* Jelenleg 600-660-an dolgoznak a hidakon, átjárókon.

— Azért nem tudok pontos számot mondani — magyarázza Kiss Károly —, mert minden évben vezényelnek hozzánk embereket, akik nem mindig dolgozzák le nálunk az egy esztendőt. Sajnos, ennek ellenére is *egyre nyomasztóbbak a létszámgondjaink.* Nemegyszer előfordult már, hogy amikor befejeztük valahol a munkát, és az építésvezetőség elköltözött, a munkások jelentős része ott maradt. *Helyben is találtak megfelelő, jól fizető munkát.*

— Talán az emberek nem keresnek jól?

— Hát a munka nehézségéhez, a körülményekhez képest nincsenek túlfizetve. *A különélési pótlék* ma már egyáltalán nem vonzza hozzánk az ügyes kezű szakembereket, otthon is megtalálják a számításukat. *Hóban-fagyban a szabad ég alatt, mindig más és más munkahelyen, távol a családjától, öt-hatezer forintért senki sem dolgozik szívesen, legalábbis hosszabb távon nem vállalja ezeket a kényelmetlenségeket.*

— Vasúti hidakat, fölüljárókat általában nemcsak lakott települések közelében építenek. Hol laknak ilyenkor az emberek? — kérdezem a MÁV hídépítési Főnökség szb-titkárát, *Pataki Imrét.*

Nem ösztönző a különélési pótlék

— Ha csak rövidebb ideig dolgozunk ott, vasúti *zöld kocsikban* laknak az emberek. Ha van rá lehetőség, *fürdőkonténert állítunk melléje.* Hosszabb távra pedig *szállást építünk.* De bizony akad még nem is egy olyan munkahelyünk, ahol *lavorból mosakodnak a dolgozók.*

— Mi a helyzet az étkeztetéssel? Hogyan jut legalább naponta egyszer meleg étel a nehéz munkát végzők asztalára?

— Építésvezetőségeink nagy gondot fordítanak arra, hogy valahol befizessenek, és *délben meleg ételt juttassanak a munkásoknak. Ám ez nem mindig rajtuk múlik* — mondja az szb-titkár.

— Előfordul — veszi át a szót ismét az igazgató —, hogy csak egy-két hétig dolgoznak egy városban, községben az embereink. Mire szerződést kötnénk valamelyik vállalattal, addigra már tovább megy az építkezés. Sokszor pedig egyáltalán nem is állnak szóba az építésvezetőkkel, mondván, *két hétre tíz-tizenöt adaggal többet nem főznek, mert nem éri meg.*

— Eszerint ilyenkor még az egyébként jogos étkezési hozzájárulástól is elesnek az emberek?

Az szb-titkár és az igazgató egymásra néz, látszik, hogy nem először kerül szóba ez a probléma.

— *Minden kollektív szerződés megalkotása előtt nagy viták robbannak ki ebben a kérdésben. Keressük a szakszervezettel közösen a megoldást* — válaszol a kérdésre az igazgató.

Lavór helyett összkomfort

Nem lenne teljes a szociális helyzetről alkotott kép, ha nem beszélnénk az eredményekről. A Budapest környékén dolgozók számára építettek a *Tatai úton* egy munkásszállást. Ott teljes kényelem és komfort várja a dolgozókat; mások, a nagyobb állomások környékén dolgozók pedig az ottani laktanyában laknak.

— *Nem is hiszi, milyen nagy eredmény ez* — magyarázza az szb-titkár. — *Amikor ide kerültem a központba, még itt sem volt mosdó. Az épület előtt egy fabarakkban mosakodtak munka után az emberek. Végül is házilagos kivitelezéssel, saját mérnökgárdánk megtervezte, a többiek pedig társadalmi munkában megépítették a központban a szociális létesítményeket.*

— Tíz éve dolgozom ezen a poszton — mondja Kiss Károly. — Ezalatt egyértelműen bebizonyosodott: *ha nyíltan feltárjuk a problémákat, a dolgozók segítenek a megoldásban, és megértik a nehézségeket is. S mi is csak úgy tudunk az ő problémáikon segíteni, ha elmegyünk, és megkérdezzük őket.*

A Hídépítési Főnökség idei tervei között nemcsak a százalékok teljesítése és túlteljesítése szerepel, hanem a *Kiváló cím* elnyerése is. A szintet már tavaly elérték, de az üzemi *balesetek száma* mintegy a háromszorosára nőtt. Emiatt nem részesülhettek elismerésben.

A realitásokkal is számolva, az egyre nyomasztóbb munkaerőgondokat szervezési megoldásokkal áthidalva azon fáradoznak, hogy a vonatok biztonságban közlekedhessenek szerte az országban.

Lakatos Mária

Nem könnyű helytállni

Kánikulában védőital nélkül

Az idén nyáron százéves melegrekordok dőltek meg. A kánikula megviselte a munkahelyeken dolgozó embereket. A nagy meleg a vasutasoknak is gondot okozott.

A budapesti vasútigazgatóság vezetője június 27-én táviratban hívta fel a körzeti üzemfőnökségek figyelmét a nagy hőségből adódó veszélyekre, illetve az ezzel kapcsolatos intézkedésekre. Ezek közé tartozott többek között a mozdonyokban használt olaj hőmérsékletének ellenőrzése, vagy a vonatszemélyzet teendői az észlelt gabonatüzek esetén.

A szokatlan hőség miatt a pályafenntartási szolgálat dolgozóinak is több munkájuk volt. A pályamesterek és a pályagondozók — tartva a magas hőmérsékletből adódó sínvetemedéstől — naponta nem egyszer, hanem kétszer ellenőrizték a reájuk bízott szakaszokat. *Pilisvörösvár kivételével egyetlen rendkívüli esemény sem történt*, pedig a ferencvárosi csomóponton a sínek hőmérséklete elérte az 55 Celsius fokot. (Nálunk a sínek 60 fokig biztonságosak.)

A rekkenő hőség hatását elsősorban a nagyforgalmú fővárosi személypályaudvarokon *(a Keletiben, a Nyugatiban, a Déliben és Kelenföld állomáson)* lehetett észlelni. A Keleti a tavalyi év hasonló időszakához képest 15 százalékkal több vizet fogyasztott, amelyért a vízdíjon kívül 1,5 millió forint büntetést is fizetett. Ennek ellenére *a végrehajtó szolgálat részére nem közmegelégedésre oldották meg a törvényesen előírt védőital ellátást.* Azaz a tolató személyzet részére egy 25 literes ballon szódavíz állt rendelkezésére, de az is olyan meleg volt, hogy senki sem ivott belőle.

A nagy melegben többen utaztak a szokásosnál, különösen a nemzetközi vonatokon. A Keleti eddig rekord összeget, csaknem 6,5 millió forintot fizetett ki külső vállalkozóknak a kocsik takarításáért.

A Nyugatiban a személyszállító vonatoknak 90 százalékos volt a kihasználtsága. *A pályaudvar végrehajtó szolgálatának védőital ellátását a KÜF gazdasági vezetői és a szakszervezet jól megoldották.* Amikor 25 fok fölé emelkedett a hőmérséklet az arra jogosult dolgozóknak fordánként két üveg Fonyódi ásványvizet adtak.

A nagy pályaudvarok közül a Déli mutatta a legbizarabb képet a kánikulai napokon: *olyan volt, mint egy óriási medence nélküli strand.* Történt egy rendhagyó eset is. Az egyik forró napon néhány hölgy meleg bundában jelent meg az állomáson. Hamarosan kiderült azonban, hogy a bundát viselő hölgyek a Skála manekenjei voltak és fotózás céljából jelentek meg a forró betonú peronon. A Déliben sok volt a hőség okozta rosszullét. Az ügyeletes tisztek naponta többször hívták a mentőket.

A korábbi évekhez hasonló zsúfoltság volt Kelenföldön is. A csoportos utazások száma meghaladta az eddigi átlagot. Július másodikán a Déliben egy diákoknak lefoglalt kocsira felszálltak az utasok, akiket később még rendőri segédlettel sem lehetett eltávolítani. Ez az eset sajnos nem volt egyedülálló.

A frekventált munkakörökben létszámhiánnyal küszködő pályaudvarokon főleg a kocsirendezők tettek ki magukért. Egymást segítve, a nagy meleg ellenére megfelelő öltözetben közmegelégedésre látták el feladatukat. *Sajnos sem a Déliben, sem pedig Kelenföldön nem oldották meg a hűsítő védőital ellátást!*

(séra)

Mindent az utasokért

MÁV-közönségszolgálat a Népköztársaság útján

Április 15. óta *Hoboth Lászlóné* vezeti a MÁV közönségszolgálati irodáját a Népköztársaság útján. Korábban tizenkét esztendeig *a budapesti igazgatóság* menetkedvezményi csoportjának vezetőjeként dolgozott.

— Nemcsak a vezetésben szereztem rutint, hanem a pénztárosi munkában is, hiszen 19 esztendeig pénztárosként dolgoztam — mondja.

Kedves ügyfél, aki betér

A budapesti igazgatóságon vasutasok voltak az ügyfelei, itt az utazási irodában pedig bárki lehet ügyfél. Az udvarias és pontos informálás, kiszolgálás alapvető követelmény. Ennek a feltételei megvannak?

— *Az elmúlt évben mindössze két nemzetközi pénztár üzemelt az irodában, most öt.* Eleinte nem örültek a munkatársak ennek a változtatásnak. Arra hivatkoztak, hogy valamikor a belső adminisztrációt is el kell végezni. De véleményem szerint a pénztári zárlat három-négy óra alatt elkészíthető. *Ezt tapasztalatból állítottam. Így tudtuk aztán a létszám növelése nélkül ötre emelni a pénztárak számát, s elérni, hogy az utasnak ne kelljen újra visszajönnie az általa igényelt menetjegyért.*

A valamit valamiért elv alapján sikerült megemelni a kis közösség negyedévi prémiumát 3600 forinttal. Rövidesen a bútorokat is kicserélik.

— *Azt szeretném, ha kellemes környezetben dolgozhatna a személyzet, és az utasok örömmel távoznának mindig a kényelmes, ám minél rövidebb várakozás után* — jelenti ki a vezetőnő.

Kezdeményező szellemben

Az iroda dolgozói *egységes formaruha* alkalmazását tartanák célszerűnek. Készítettek is közösen egy tervezetet: *sötétkék, szűk szoknya mellénnyel és világoskék ing* a jellemzője. Igaz, ez a ruhatár 118 és fél ezer forintba kerülne, de *reklámnak is megérné.* Elküldték hát javaslatukat az illetékeseknek, de az ötlet valahol elakadt.

— *Még májusban továbbítottuk, de azóta se érkezett semmi válasz. Azt reméltük pedig, hogy a napokban Budapesten megtartott Eszperantó Világkongresszusra* — ahol az irodát egy nemzetközi, egy belföldi pénztáros, valamint az idegen nyelvekkel jól boldoguló munkatársunk képviselte — *már ebben a formaruhában teljesíthetünk szolgálatot, konkurrálva a MALÉV, az IBUSZ, az Express Ifjúsági és Diák Utazási Iroda meg a Volántourist egyenruhás, hasonló beosztású dolgozóival. Úgy látszik, nálunk nagyon hosszú idő kell bármilyen kezdeményezés felkarolásához . . .*

Ha sok az ügyfél, Hoboth Lászlóné vezető is besegít a közönségszolgálat irodájában

Ilyenkor nyáron nem ritka a nagy forgalom az irodában (Laczkó Ildikó felvételei)

— Miként hatott az áremelés az utazási iroda forgalmára? — kérdezem.

— *Jelentősen nőtt a bevételünk.* Tavaly június 31-ig ötmillió forinttal kevesebb volt a befolyt összeg, mint az idén ugyanabban az időszakban. Viszont a nemzetközi utazási forgalomból származó bevétel alig tér el a tavalyitól. A múlt év első felében ugyanis 15 millió 522 ezer forint bevételt könyveltünk el, szemben az idei 15 millió 721 ezer forinttal. A belföldi forgalomból eredő bevételünk is kitett az ez évi hat hónap alatt csaknem ugyanennyit.

Tervek, kérdőjellel

Mint kiderül, az utazási irodában a pénztári szolgáltatás *áruszállítási tanácsadással* egészül ki. Szállítási, illetve fuvarozási rendelést azonban itt nem vesznek fel. Ennek az az oka, hogy túlságsan kicsi a helyiség. A vezetőnő elmondta, hogy szeretnék elérni a bővítést. Volna is egy megoldás, de ehhez *külső cégek hajlandósága, hozzájárulása elengedhetetlen.* Ha nem sikerül megszerezni a bővítésre alkalmas területet, akkor tovább töprengenek, kutatnak megoldást keresve. A budapesti igazgatóság szintén fiókirodát szeretne nyitni, ám ahhoz is megfelelő helyiségre volna szükség.

— *A legjobb az volna, ha minden egy helyen lehetne* — jegyzi meg Hoboth Lászlóné. — *Nagyon bízom abban, hogy előbb-utóbb sikerülni fog. Tervezzük még, hogy a Mechwart András szakközépiskolában hat tanulót nemzetközi pénztárosnak képezünk ki. Kell az utánpótlás, már csak az új fiókiroda létesítése miatt is . . .*

Tervekben tehát bővelkednek az utazási iroda lelkes dolgozói. *Megérdemlik az illetékesek bölcs támogatását.*

Csik Ibolya

Júliusi helyzetkép

(Folytatás az 1. oldalról)

Az áruszállítás minősége júliusban, egy-két minőségi mutatót kivéve, romlott. *Feltűnően sok a gépre várás, a gépácsorogtatás és a vonatfeloszlatás. Kedvezőtlen: 4,81 nap a kocsiforduló idő,* s a dolgozó teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi munkája 5,7 százalékkal alacsonyabb az egy évvel korábbi értéknél.

A kedvezőtlen szállítási teljesítés nagymértékben befolyásolta a napra ki nem állított kocsik nagy száma is, ami júliusban átlagosan napi 1145 kocsit tett ki, ami a bázisbelinél mintegy 40 százalékkal több.

A korszerű vontatójárművek kihasználását illetően a villamos vontatásnál, valamint a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 0,8, illetve 4,7 százalékos a javulás, míg a nagy teljesítményű dízeleknél 3,4 százalékos visszaesés következett be.

Becsült adatok szerint júliusban *20,3 millió utast szállított a vasút,* ami várhatóan 87,7 százalékos bázis-, illetve 97,4 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A *személyszállítás* minőségi színvonala kismértékben ugyan, de javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső késési idő 5,1 perccel csökkent. A nemzetközi expresszvonatok menetrendszerűsége 5 százalékkal javult, fajlagos késési ideje pedig 20,7 perccel kevesebb, mint egy évvel ezelőtt.

Kitüntetések

Augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe alkalmából — eredményes munkásságuk elismeréseként — *Szocialista Kultúráért* miniszteri kitüntetésben részesült *Balogh Attiláné*, a szolnoki járműjavító művelődési központjának könyvtárvezetője és *Benson Vanda*, a kelenföldi munkásszálló klubkönyvtárának könyvtárosa.

Kiváló Munkáért kitüntetést kapott *Doma Sándorné*, a kelenföldi munkásszálló klubkönyvtárának vezetője.

Miniszteri Dicséretben részesült *Zacharidesz Jánosné*, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség személyzeti és oktatási csoportvezetője, a kv mellett működő agitációs és propagandabizottság tagja.

A kitüntetéseket augusztus 18-án a SZOT székházában adták át.

Így látja a szakorvos

Az alkohol és az epilepszia

„Megálljt" mutat a jelző • Fekvő ember a sinek között

Már a szolgálat előtt egy kortyot se! • Előzzük meg a bajt!

A közlekedésben rendkívül fontos, hogy a forgalom lebonyolításában részt vevő dolgozók egészsége, idegrendszere, jelleme és életvitele orvosi megállapítás szerint kifogástalan, normális legyen. Elengedhetetlen követelmény tehát a szellemi és testi frisseség, a figyelem tartós ébrentartásának, az összpontosításnak a képessége. Ebből a szempontból elsőrendűen fontos egészségügyi feladat a krónikus alkoholizmusban szenvedő betegek időben való felkutatása és intenzív komplex gyógyszeres-pszichoterápiás kezelése. Még ennél is fontosabbnak tekintjük azonban az alkoholizmus elterjedésének a megelőzését.

Terjedő kór

Az elmúlt két évben *420 vasutas került krónikus alkoholizmussal* — mint alapbetegséggel — a kezelésünk alá. Ennél lényegesen nagyobb volt az úgynevezett rendszeresen szeszesitalt fogyasztók (aethysálók) száma. Ezekre a betegekre most nem térek ki, viszont rá kell mutatnom, hogy epilepszia gondozás alatt jelenleg is 487 beteg áll nálunk, akik közül *92-en alkoholos epilepsziában szenvednek.*

A berlini európai epilepszia-ellenes kongresszuson a svéd orvoskollégák eredményeiket ismertetve rámutattak, hogy mind több ember fogyaszt alkoholt — ezen belül egyre több a nő —, s ennek arányában állandó emelkedést mutat az alkoholos epilepsziában szenvedő betegeik aránya is.

Koschling, a neves külföldi szakorvos az epilepszia betegség baleseti veszélyességét vizsgálva megállapította, hogy 78 gépjárművezetői engedéllyel bíró epilepsziás beteg közül 25 súlyos balesetet okozott, és bizonyítható volt a balesetet megelőző roham.

Ezek után lássuk néhány esetünket a MÁV Kórház és Rendelőintézetnél, annak pszichiátriai-neuroelektrodiagnosztikai epilepsziagondozói gyakorlatából:

„Titokzatos" rosszullétek

M. I. 40 éves kocsirendezőt üzemorvosa küldte hozzánk kivizsgálásra. A beteg rosszullétét észlelő tolatásvezető elmondta, hogy betegünk szolgálat közben *két teherkocsit kapcsolt volna össze,* amikor elvágódott, végtagjai rángatóztak, szeme fennakadt, szája habzott. Elmondta azonban azt is, hogy rosszulétét 3 nappal megelőzően ittas állapotban ment szolgálati helyére. Ezért akkor a főnöke hazaküldte, és 2000 forint összegű kedvezmény (jutalom, prémium) megvonásban részesítette. A továbbiakban a beteg feleségét is berendeltük meghallgatásra, s megtudtuk, hogy az illető *hosszú évek óta erősen iszik,* és otthon bizony már többször jött rá epilepsziás rosszullét.

B. J. 51 éves váltókezelőt ugyancsak üzemorvosa küldte a rendelőnkbe azzal, hogy munkahelyén a beteg eszméletét elvesztette. Erre úgy derült fény, hogy a B. J. által kezelt jelzőnél *45 percig állt szabad pályán a vonat, mert betegünk nem adott szabad jelzést.* Ekkor találtak rá a szolgálati helyén eszméletlen állapotban, felakadt szemmel, szája körül véres nyálcsorgással, végtagrángatódzás közben. A továbbiakban a családtagok részletes vallomása és az intézeti kivizsgálás igazolta az alkoholos epilepszia fennállását.

P. I. 48 éves gépkezelőt a miskolci idegszakrendelés küldte hozzánk — többszöri eszméletvesztés után. A feleségétől kapott tájékoztatás szerint a férje *mindig rengeteget ivott,* s az utóbbi időben már csak tömény pálinkát.

V. B.-né 31 éves forgalmi szolgálattevőt eszméletvesztéses rosszullét miatt küldte hozzánk üzemorvosa. A több hetet igénybevevő sorozatos vizsgálatok és meghallgatások során derült ki, hogy nevezett *több alkalommal volt szolgálat közben eszméletlen.* Legutóbbi éjszakai szolgálatában az állomáson áthaladó mozdony vezetője vette észre, hogy *a sínek között fekszik.* Kiderült a hosszas utánjárás eredményeként az is, hogy nevezett három alkalommal feküdt már — a mentők által beszállítva — a balassagyarmati kórház pszichiátriai osztályán, alkohol által aktiválódott eszméletvesztéses rosszullétek miatt. Ugyancsak fény derült a beteg hosszú évek óta fennálló nagymértékű alkoholizálására. Ennek az esetnek külön érdekessége, hogy a beteg *a munkahelyén mindvégig el tudta titkolni (!) előzetes rosszullétéit.*

S. S. 50 éves pályamunkás a budapesti Ciffra-vendéglőben két társával — szolgálatuk befejezése után — egy láda sört és háromszor két deci pálinkát rendelt. Betegünk a „ráeső rész" elfogyasztása után jutott haza, és otthon *a családra gyújtotta a lakást.* Enél az esetnél is a legsúlyosabb, tehát igen nagy mértékű alkoholizálás és eszméletvesztések sora előzte meg a gyógykezelést, illetve a beteg gondozásba vételét.

Út a gyógyuláshoz

Az alkoholos epilepsziás betegek kezelése különösen felelősségteljes és nehéz feladat, mert kétirányú therápiás befolyásolás szükséges: *gyógyítani kell az epilepsziát és az alkoholizmust, egyszerre.*

Minden esetben felhívjuk a beteg és a hozzátartozók figyelmét a helyes életvezetés fontosságára, az alkohol legkisebb mértékű fogyasztásának rendkívüli veszélyére, s igyekszünk megértetni a beteggel, hogy az epilepszia létrejöttében az alkoholizálás döntő szerepet játszik. Munkánkban az egyéni és családpszichoterápiára igen nagy súlyt helyezünk.

A vasútüzemorvosi hálózattal és a betegek hozzátartozóival kialakult szoros együttműködésnek köszönhető, hogy *gondozott betegeink túlnyomó többsége dolgozik,* természetesen a megfelelően módosított munkakörben, és ily módon hasznos dolgozói maradtak a vasútnak.

Fontos feladatunknak tartjuk, hogy a gondozás bevezetésével egyidőben felvegyük a kapcsolatot az illetékes szolgálati vezetőkkel, és elősegítsük ezen személyeknél a folyamatos munka biztosítását *veszélymentes munkaterületen,* lehetőleg úgy, hogy a dolgozót anyagi és erkölcsi kár ne érje.

Nem érdektelen megjegyezni, hogy a *vasútorvosok nemzetközi egyesületének* 1970 októberében Madridban megtartott ülésén egyértelmű megállapodás született, miszerint:

1. *az „alkoholizmus" problémájának széles körű ismerete szükséges ahhoz, hogy e baj elleni eredményes küzdelmet megszervezhessük;*
2. *az elhangzott előadások és szakmai viták eredményeképpen megállapították, hogy a már kis mennyiségben elfogyasztott alkohol is magatartásbeli változásokat idézhet elő, így azok a vasutasok, akik balesetveszélyes munkakörben dolgoznak, sem szolgálatban, sem szolgálat előtt nem fogyaszthatnak alkoholtartalmú italt.* Fontos, hogy az idült alkoholizmus felfedezése a lehető legrövidebb időn belül megtörténjék;
3. *az idült alkoholistákat valódi betegnek kell tekinteni, és részükre megelőző, illetve gyógyító programot kell szervezni.*

Mi is ennek szellemében dolgozunk.

Dr. Rábai Kálmán

Folyékony gyomirtó szer a „szolgálati" üvegben

Milyen tanulságok vonhatók le a baleseti helyzet első félévi elemzéséből

A MÁV első félévi üzemi baleseti helyzete az előző év hasonló időszakához viszonyítva javult. A háom napon túli balesetek száma 6,3 százalékkal, a kiesett munkanapok száma 15,1 százalékkal csökkent.

Kedvezően alakultak a létszámhoz viszonyított mutatók is. Az egy baleseti sérültre jutó kiesett munkanapok száma 9,4 százalékkal, az egy főre jutó kiesett munkanapoké 15,4 százalékkal, az ezer főre vetített balesetek száma 5,8 százalékkal csökkent. *A balesetek közül 14 halállal, 14 pedig csonkulással végződött.* Az előbbiek száma — az elmúlt év első félévéhez viszonyítva — eggyel növekedett, az utóbbiaké néggyel csökkent.

A felsorolt adatok magukba foglalják azokat a baleseteket is, amelyek a munkáltatói tevékenységi körön kívül (munkába jövet vagy munkából menet, társadalombiztosítási ellátások során, valamint társadalmi munka közben) következtek be.

Apró sérülések

A vasút tevékenységi körén belül bekövetkezett üzemi balesetek számszerű alakulása az előzőekhez hasonlóan — de kisebb mértékben — kedvező képet mutat, bár jelentősebb számszerű javulás csak a halálos baleseteknél tapasztalható. (Kettővel kevesebb történt, mint az előző év első hat hónapjában.)

A balesetek számánál nagyobb mértékben csökkent a kiesett munkanapok száma, ami azt jelenti, hogy az idén *növekvő arányban fordultak elő a kisebb sérüléssel járó balesetek.* Az összlétszámra vetített baleseti számadat alapján azt mondhatjuk, hogy minden ezer vasutas dolgozóból 10 sérül meg félévenként. Ez a számadat önmagában is kedvezőtlen, de ha figyelembe vesszük, hogy a balesetek elsősorban a fizikai dolgozók körében fordulnak elő, rendkívül magasnak kell minősíteni.

A vasútigazgatóságok üzemfőnökségeinek területén és Záhony üzemigazgatóság szolgálati helyein fordult elő a *munka közben* történt balesetek 76,98 százaléka. A balesetek számát tekintve javulás csak a *miskolci* és *szegedi* igazgatóságoknál tapasztalható.

A *vezérigazgatóság* közvetlen felügyelete alá tartozó üzemeknél, főnökségeknél bekövetkezett balesetek számszerűségében minimális javulás látszik ugyan, de a *7. és a 9. szakosztály* felügyelete alá tartozó egységeknél rendkívül kedvezőtlen az 1000 főre vetített arány. Statisztikai adatuk meghaladja a MÁV átlagát, de több vasútigazgatósági adatnál is rosszabb ezeknek a szakosztályoknak a létszámhoz viszonyított baleseti átlaguk.

Csúszás, botlás

Az üzemi baleseti vizsgálati anyagok elemzése alapján továbbra is a figyelmetlen munka, az utasítások előírásainak megszegése és a munkafegyelmi lazaságok jelölhetők meg elsődleges okként, de *egyre gyakoribbak a szervezési hiba miatt előforduló balesetek.* Kedvezőtlen jelenségek utalnak a munkahelyi vezetők munkairányítói és ellenőrző tevékenységének hiányosságaira.

A balesetek 22,7 százaléka munkába jövet, illetve munkából menet történt, 12,64 százalékuk pedig üzemen belüli személyi közlekedésnél fordult elő. (Főként havas, jeges, felázott talajon bekövetkezett elcsúszásból vagy elszórt anyagokban való elbotlásból eredtek.) Jellemző még a vasúti járművek, szerelvények előkészítése, tolatása közben (10,55%), mozdonyok, személy- és teherkocsik javításakor (8,65%), valamint a rakodás, átrakás, árutárolás során (8,65%) bekövetkezett balesetek számának növekedése. Például több mint 2 százalékkal emelkedett a mozdonyok, személy- és teherkocsik javításánál. bontásánál bekövetkezett balesetek száma.

Mindez azt bizonyítja, hogy a jelenleginél nagyobb figyelmet kell fordítani a *technológiai előírások* betartására, a tolatási és közlekedési területek *talajegyenetlenségeinek* megszüntetésére, az *anyagmozgatás* további gépesítésére.

A balesetek számszerű adataiban 1982-től folyamatos csökkenés tapasztalható, ugyanakkor a súlyos kimenetelű esetek számszerűsége alig változik. *Egy halálos baleset is sok, viszont a MÁV-nál évente húsznál több dolgozó hal meg,* és harminc vagy annál is több vasutas szenved csonkulásos üzemi balesetet.

A tárgyidőszakban nem fordult elő halálos baleset a debreceni és pécsi igazgatóságoknál, ugyanakkor mindkét területen jelentős a csonkulásos esetek száma.

A vasúti tevékenységgel közvetlenül összefüggő halálos balesetek rövid leírása és a baleseteket előidéző főbb okok ismertetése szolgáljon tanulságul:

Elkerülhették volna

Hatvan állomáson a helyi tartalék mozdonyvezetőjét *tolatási szünetben egy „körbejáró" gép elgázolta.* A sérült a baleset idején 1,95 ezrelékes alkoholos befolyásoltság alatt állt. A gondos kórházi kezelés sem tudta megmenteni, és a balesetet követő hetedik napon sérüléseibe belehalt.

Budapest-Józsefváros állomás alrendezőjének összekötő vágányán az egymáshoz közel álló kocsik között — minden valószínűség szerint álló testhelyzetben — átment a kocsik összezárásakor az egyik *vasútőr.* Az ütközők összenyomták. A tolatócsapat tagjai a balesetet nem észlelték. A kocsisorral áttoltak a baleset áldozata fölött, majd csak az előrehúzásnál vették észre a vágánytengelyben levő holttestet. A tolatócsapat tagjai *a technológiai utasítás több pontját megsértették, a munkahelyi vezetők és az ellenőrzésre kötelezettek pedig eltűrték a szabálytalan munkavégzést.* A vizsgálóbizottság a végrehajtási utasítás szabályozásában is állapított meg hiányosságokat.

Budaörs állomás iparvágányán — a csonkavágány tengelyében — haladó kocsirendezőt a tolatómozdony elgázolta, majd a vágányzáró földkúpnak ütközött, és azt 6 méter hosszban eltolta. A mozdonyvezető a *kivilágítatlan területen* nem vette észre a sínek között gyalogló kocsirendezőt, s a mozdony kerekei mindkét lábát csonkolták. A sérült jajgatására a váltónál levő tolatásvezető figyelt fel, és szaladt segítséget nyújtani. A kocsirendező harmincegy napos kórházi kezelés után halt bele sérüléseibe.

A baleset közvetlen oka utasításellenes munkavégzés volt. A vizsgálat során az is kiderült, hogy Budaörs állomásfőnöke a tolatásvezetőt *helyi ismeret és vonatvezetői vizsga nélkül* osztotta be a vonatszámban közlekedő menethez.

A *Rákosrendező pályaudvar* fogadó vágánycsoportjára érkező javításos menet *váltóellenőrzés elmulasztása* miatt ráütközött a vágányon előkészítés alatt álló vonat mozdonyára. Az ütközés következtében az egyik kocsi a V. sz. váltókezelő-őrhelyre borult, amelyben a szolgálatra jelentkező térfelvigyázó tartózkodott. A helyszínen meghalt.

A balesetvizsgálat a váltóellenőrzés elmulasztásán kívül *rendszerbeli hiányosságokat* is megállapított. Például légfékezés és tolatószemélyzet nélküli közlekedést, a szolgálatból engedéllyel és engedély nélküli rendszeres eltávozásokat, a bejárati jelzőnél történő személyzetváltást.

Nem szabad eltűrni

Cegléd-Budai út megállóhelynél a vágányszabályozást végző pályafenntartási dolgozók közül a helytelen vágányon közlekedő tehervonat az egyik pályamunkást elgázolta, aki a sérüléseibe a helyszínen belehalt. Az elhaltnál a vérvizsgálat során 1,56 ezrelékes *közepes alkoholos befolyásoltságot állapítottak meg.* A figyelőőrnél a vérvizsgálat 0,46 ezrelékes alkoholos befolyásoltságot mutatott ki.

A pályamunkás többszöri figyelmeztetésre és mozdony jelzésére sem hagyta el az űrszelvényt, de munkatársa is csak közvetlenül a mozdony előtt lépett ki onnan.

Celldömölk rendező-pályaudvaron az érkező vonatról zárlámpát levevő és a mozdonyához siető vontatási vonatkísérőt a szabad vágányon közlekedő gép elgázolta. A sérült a baleset következtében azonnal meghalt. A baleset oka elsődlegesen figyelmetlenség és a zárlámpa levételének elterjedt helytelen gyakorlata volt.

A tapolcai KÜF létszámába tartozó egyik vonatvezető személyvonat továbbítása közben a mozdony vezetőállásán megvacsorázott, majd tévedésből *bor helyett (!)* a jegyvizsgálótól kapott GRAMOXON-t tartalmazó üvegből ivott. A mozdonyvezető és a jegyvizsgáló tapasztalta az ezt követő többszöri rosszullétet, de visszaútban is vonatot továbbítottak, majd szolgálatuk befejeztével is *eltitkolták a rendkívüli eseményt.* A vonatvezetőt a lakásáról szállították el a mentők és négynapi kórházi kezelés után a mérgezés következtében elhalálozott.

A vizsgálat során megállapították, hogy az elhalt *szolgálat közben rendszeresen fogyasztott alkoholt,* de erről munkatársai a vezetőket nem tájékoztatták, és *megtűrték az alkoholos befolyásoltság alatti munkavégzését.* Az előírt jelentési kötelezettség sorozatos elmulasztása vezetett végül is a tragédia bekövetkezéséhez.

Az ismertetett balesetek és a főbb okok közös ismérve az utasításellenes munkavégzés, a figyelmetlenség, a munkatársi nemtörődömség és a közvetlen vezetők elnéző magatartása.

Sutyor László

Véradónap Békéscsabán

A békéscsabai vasutas Vöröskereszt-alapszervezet 1980-ban a városi és a helyi pártszervek támogatásával alakult újjá. Az alapszervezet lelkes, tettrekész vezetősége e nemes mozgalmat kiszélesítette a vasutas dolgozók körében. Egészségügyi felvilágosító előadásokat tartottak és minden évben megszervezik a véradónapot. Legutóbb július 19-én tartottak véradást az üzemfőnökség oktatási központjában. Fiatalok és idősebbek, irodai, műhelyi és forgalmi dolgozók önként, megértéssel jöttek vért adni. *Összesen 120 vasutas dolgozó 480 deci vért adott* embertársaik megsegítésére.

A legtöbben az üzemfőnökség vontatási műhelyeiből jöttek, de a véradók között volt a vésztői pályamunkás, az orosházi vonatkísérő a húszszoros véradó *Juhász Ferenc* kocsivizsgáló, és a 10-szeres véradó *Csiszely Pálné* takarítónő is.

A békéscsabai véradóállomás vezető főorvosa külön dicséretben részesítette a Vöröskereszt-alapszervezet vezetőségét.

Hazugsággal nem lehet messzire jutni...

Egy szép tavaszi reggelen B. J. vonalgondozó a szokásos módon kezdte meg munkanapját. Óracsörgés, készülődés, indulás kerékpárral szolgálatba! Pontosan 7 órakor jelentkezett munkahelyi vezetőjénél.

A vonalgondozók számára rendszeresített ellenőrző és előjegyzési könyv tanúsága szerint első útja a rendező-pályaudvar IV. számú őrhelyére vezetett, ahol N. J. forgalmi szolgálattevő igazolta a terület bejárását és bélyegzővel látta el az ellenőrző könyv e célra szolgáló rovatát.

Ezt követően a vonalgondozó hozzálátott a vezetőmérnöki vonalbeutazás alkalmával elrendelt vágányok mellett a szabadlátást akadályozó fák, bokrok irtásához, ritkításához. Munkáját nem kísérte sok siker, mert egy rossz mozdulat következtében *jobb bokájának belső részét a baltával elvágta, és súlyos sérülést szenvedett.*

Balesetét néhány perc múlva jelentette közvetlen munkahelyi vezetőjének, aki intézkedett az elsősegélynyújtás és a sérült orvoshoz szállítása iránt.

A munkahely vezetői azonban *elmulasztották a tudomásukra jutott baleset előjegyzését és előírásszerű bejelentését.* Nem intézkedtek a baleset kivizsgálása ügyében sem. A sérült rendelőintézetbe történő szállításához nem igényelték az üzemi mentőszolgálatot, hanem azt a munkaterületre irányított teherautóval bonyolították le. A balesetről *„Nem üzemi sérülési jegyzőkönyvet"* állítottak ki, s abban az esemény körülményeit — a valódi okok pontos ismerete ellenére — úgy írták le, mintha a baleset a sérült lakásán következett volna be. Előre megfontolt szándékkal titkolták el tehát az üzemi balesetet.

Csakhogy a hazug embert könnyebb utolérni, mint a sánta kutyát. Itt is akadt egy becsületes ember, aki nem nézhette tétlenül, hogy az üzemi balesetet szenvedett, háromgyerekes családapát szándékosan megfosszák mindazoktól a juttatásoktól, kedvezményektől, melyek a törvények értelmében őt megilletik, bejelentést tett a területi szakszervezeti bizottságon. *A bejelentés nyomán a munkavédelmi felügyelőség vizsgálatot indított a baleset valódi okainak feltárására.*

Az első meghallgatás során a baleset körülményeiben valamilyen módon érdekelt személyek közel egybehangzó, előre megbeszélt hamis tanúvallomást tettek. A közvetlen munkahelyi vezető ezen túlmenően az ellenőrző és előjegyzési könyv bizonyító erejű bejegyzéseinek dátumát az előző napra módosította.

Az ellentmondások tisztázása érdekében újabb és újabb tanúkihallgatásokat kellett tartani. A szembesítések alkalmával *megdőlt az „otthon" történt baleset tényének hitelessége,* és kiderült annak pontos helye, ideje és körülményei. A tények ismeretében a munkavédelmi felügyelőség kezdeményezte a baleset „üzemi balesetté" nyilvánítását.

A sérült munkahelyi vezetői a balesetbejelentési, nyilvántartási és kivizsgálási kötelezettség elmulasztásával a baleset valódi okának eltitkolásával és a feltárás akadályozásával kimerítették a munkavédelmi szabálysértés fogalmát. *Ellenük a munkavédelmi felügyelőség szabálysértési eljárást folytatott le, és nagy összegű pénzbírságot szabott* ki. Az igazgatóság az elkövetett egyéb fegyelemsértésekért és az alapokmányok szándékos meghamisításáért külön fegyelmi eljárást indított.

Szabados Sándor
munkavédelmi felügyelő

A MÁV Kollektív Szerződés módosítása (5.)

Válasz a dolgozók javaslataira

A MÁV Kollektív Szerződés ez évi módosításával kapcsolatos viták során vetődött fel az a javaslat, hogy a járműjavító üzemek vonali szereléseket, javításokat végző dolgozóinak munkahelyét a kollektív szerződés 7. §-ának bővítésével nyilvánítsák változó munkahellyé.

A hivatkozott paragrafus azokat a munkahelyeket tartalmazza, amelyek a munkaszerződésben történő külön megállapodás nélkül is, automatikusan változó munkahelynek minősülnek. Az Mt. V. 14. §. értelmében azonban, *változó munkahelyről a munkaszerződésben is meg lehet állapodni.* Amennyiben tehát a javaslatban említett munkakörökben szükséges a változó munkahelyben történő foglalkoztatás, úgy erről a munkaszerződésben kell megállapodni.

További javaslatként vetődött fel a kollektív szerződés 11. § (2) bekezdésével kapcsolatban az, hogy a nyugdíjba vonuló dolgozónak teljes felmondási időre történő felmentést írjon elő a kollektív szerződés a jelenlegi 30 nap helyett.

Függelékben kell megállapítani

Az MT. V. 26. § (1) bekezdése a kötelező felmentés időtartamát tizenöt-harminc nap között állapítja meg. A MÁV Kollektív Szerződés tehát valamennyi nyugdíjba vonuló dolgozónak az adható legnagyobb mértékű felmentési időt biztosítja. *Ennek általános megemelésére nincs lehetőség,* egyéni elbírálás alapján azonban a munkáltatónak módja van a teljes felmondási időre történő esetenkénti felmentésre.

Olyan javaslat is elhangzott, hogy a kollektív szerződés 17. § (3) bekezdésében, valamint a 41. § 5/a, b pontjában foglalt normák ne az igazgatósági függelékben, hanem a KÜF-ök helyi függelékében legyenek megállapítva.

A kollektív szerződés hivatkozott paragrafusainak értelmében a vonat átadására-átvételére, illetőleg a gép előkészítésére, utánkezelésére szükséges időnormákat igazgatósági függelékben kell megállapítani. Továbbá: *„A menettartam időnormára alapozottan az egyes viszonylatokra meghatározott bértételek helyett az igazgatósági függelékben vonatdarabbért lehet megállapítani. Amennyiben a menettartam-normaidő korszerű járműre van megállapítva és a vonattovábbítás gőzvontatással történik, a pótidőket vasútigazgatósági függelékben kell megállapítani."*

Ezeknek a normaidőknek a körzeti üzemfőnökségek helyi függelékében történő megállapításának lehetőségét a közelmúltban lezajlott munkaügyi tanácskozáson megvizsgálták, s olyan megállapításra jutottak, hogy a jelenlegi rendszer szinkronban van a gyakorlat követelményeivel. E normák megállapításánál célszerűbb a centralizációra törekedni, mert ezáltal a több vasútigazgatóság területén közlekedtetett vonatokkal kapcsolatos ilyen jellegű teendők, feladatok leegyszerűsödnek, a dolgozók számára áttekinthetőbbek.

Újabb javaslat született a kollektív szerződés 19. § (3) bekezdésével kapcsolatban, melyben a CSM-es közlekedés szabályozásának pontosítását kérik. A kollektív szerződés hivatkozott pontja szerint: *„Ha a CSM-es közlekedés időtartama legalább a 6 órát eléri, és ezt követően (vonatvezető, vontatási vonatkísérő beosztásával) egyéb közlekedéssé alakul át, a 12 órás felső határ ez esetben nem léphető túl."*

A kollektív szerződés 19. §-ának ebből az egy bekezdéséből valóban nem derül ki, hogy az abban foglaltak *„egy szolgálatra"* vonatkoznak. Ha azonban a 19. §-t az első bekezdésétől a negyedik bekezdéséig összefüggésében értelmezzük, a jelenlegi szabályozás teljesen egyértelművé válik. Így annak az „egy szolgálaton belül" szöveggel történő kiegészítése felesleges pontosítás lenne.

A kollektív szerződés 20. § (1) bekezdése így szól: *„Ha az utazó dolgozó szolgálatának tartama a 22 órától 06 óráig terjedő éjszakát is magába foglalja, pihenő nélkül csak beleegyezésével fordítható vissza, még akkor is, ha a szolgálata egyébként a 12, illetőleg a 16 órát nem haladná meg."* Az ezzel kapcsolatos javaslattevő a jelenlegi „fordítható vissza" helyett „foglalkoztatható vonattovábbítással" szövegezésre történő módosítást kérte.

Nincs rá ma anyagi fedezet

Ha ez a javaslat pontosítási szándékkal született, úgy hasonlóan az előzőhöz, *felesleges, hisz a jelenlegi szabályozás a gyakorlatban bevált,* azt jól alkalmazzák. Amennyiben azonban a javasolt módosítás a szabály tartalmán kíván változtatni, azért nem lehet támogatni, mert az ilyen továbbfoglalkoztatás általában hátrányosabb lenne a dolgozó számára a jelenleg megengedettnél.

A kollektív szerződés 59/A paragrafusával kapcsolatban javaslat született a szolgálat átadási pótlékos munkakörök közé felvenni a mozdonyfelvigyázó és diszpécser vontatási munkaköröket.

Ez a paragrafus kapcsolódik az *F. 2. számú Forgalmi utasítás* vonatkozó előírásaihoz. Ennek értelmében az állomási személyzet fogalmat az F. 2. számú Forgalmi utasítás 50. pontja határozta meg. Eszerint az állomási személyzet meghatározás gyűjtő fogalom, ebbe azok a dolgozók tartoznak, akik állomásokon a forgalomnál tevékenykednek. Az említett dolgozók köre önkényes értelmezéssel sem bővíthető, de nem is szűkíthető. Vita esetén az üzemviteli szolgálat illetékeseinek véleményét kell kérnünk, amikor a helyi függelékekben a munkaköröket és az időtartamot meghatározzák.

A kollektív szerződés 60. paragrafusával kapcsolatban elhangzó javaslat a *Kőbánya-Felső* állomásnak a 20%-os munkahelyi pótlékra jogosító szolgálati főnökségek közé történő felvételét kéri.

Kőbánya-Felső ebből a szempontból sajátságos helyzetben van. A 10 százalékos munkahelyi pótlékra jogosult szolgálati helyek átlagos leterheltségét nem közelíti meg. A javaslat elfogadása ellen szól továbbá az az alapelv is, mely szerint *a kollektív szerződés ez évi módosítása nem vonhat maga után jelentős bérkiáramlást.*

Hasonlóan a munkahelyi pótlékhoz, a kiemelt forgalmi jutalékra jogosító munkakörök, valamint szolgálati főnökségek kiterjesztésére is született javaslat. Hangsúlyozni kell, hogy bár az ilyen jellegű javaslatok elfogadásának korlátját képezik az anyagi lehetőségek, de alapvetően a kiterjesztésekkel járó csökkenő hatású differenciálhatóság szól ellenük.

A jogszabály nem teszi lehetővé

A kollektív szerződés 65. § (2) bekezdésével kapcsolatban javasolták a saját gépjármű hivatalos célú használatára jogosító munkakörök kiegészítését „állomásfőnök", illetőleg „rendészi" munkakörökkel.

A kollektív szerződés módosítása során, ezeket a munkaköröket szűkítették. *A saját gépjármű hivatalos célra történő használata, belföldi hivatalos kiküldetés esetén engedélyezhető.* Azon dolgozók részére, akiknek munkaköri feladatuk ellátásához gépjárműhasználatára rendszeresen szükségük van, a kollektív szerződés 64. §-a alapján üzemi motorkerékpár használata engedélyezhető.

A CSM-es közlekedés szabályozásával kapcsolatban a kollektív szerződés 20. § (4) bekezdése az 1982. évi módosítás értelmében az alábbiakat mondja ki: *„A CSM-es közlekedés esetén a mozdonyvezető legfeljebb kettő, egyéb esetekben pedig legfeljebb három egymás utáni éjszakai szolgálatra kötelezhető. Ebből a szempontból éjszakai szolgálatnak minősül, ha a szolgálatból legalább négy óra 22—06 óra közötti időre esik."*

Ezt a négy órát javasolták három órára módosítani, ennek a változtatásnak azonban reális alapja nincsen, a további szűkítés indokolatlan.

A kollektív szerződés 22. paragrafusával kapcsolatban merült fel az a javaslat, hogy az év végi termelési szünetet, munkanapokon történő munkavégzés keretében lehessen ledolgozni. *E javaslat elfogadását az a jogszabály zárja ki, amely a termelési szünet ledolgozását csak szabadnapokon történő munkavégzés útján teszi lehetővé.*

Ugyancsak jogszabályellenes lenne annak a javaslatnak az elfogadása is, mely az utazószemélyzet túlórapótlékának a nem utazó személyzet túlórapótlékával azonos módon történő megállapítását kéri.

Az utazószemélyzet túlórapótlékát ugyanis ágazati jogszabály állapította meg, a Munka Törvénykönyve felhatalmazása alapján. Ettől eltérni nem lehet.

A kollektív szerződés 61. paragrafusa értelmében: *„A kiemelt forgalmi jutalékot az előírt feltételek alapján évenként és december 28-án kell fizetni."* A dolgozók köréből számos javaslat hangzott el e jutaléknak a jelenleginél korábbi kifizetésére. Éppen ezért nem tartjuk indokoltnak a többségében fegyelmezetten szolgálatot végző dolgozókat néhány fegyelmezetlen dolgozó miatt büntetni. Mód és lehetőség van arra, hogy az igazolatlan hiányzókkal szemben fegyelmi felelősségrevonást alkalmazzanak. Bár a javaslat a fegyelmi felelősségrevonásnál sokkal preventívebb jellegű, de a jutalék kifizetése utáni fegyelmezetlenségek kiküszöbölésére teljesen alkalmatlan.

Balogh Tamás

Az „örök vasutas"

Vannak, akik alig várják nyugdíjazásukat és amikor kezükbe veszik munkakönyvüket, nagy ívben elkerülik egykori munkaadójukat, mert vélt, vagy valós sérelmek tüskéit hordozzák magukban. Többségük a vasútnál szerzett speciális ismereteit más vállalatoknál hasznosítja, gyakran a MÁV-val szemben. Sokan vannak viszont, akik visszatérnek egykori kenyéradójukhoz, a vasúthoz. *Csonka János,* aki 45 év szolgálati időt hagyott maga mögött, amikor nyugdíjba távozott, ilyen ember. Már 12 éve nyugdíjas, de ma is hasznos dolgozója a MÁV-nak és mérhetetlen embíciójával visszafelé forgatja az időt. Míg él, el sem lehet szakítani a vasúttól.

Amikor Csonka János főfelügyelővel beszélgettem, nagy lelkesedéssel szólt fiatalkoráról és szerénykedve mondta el, *hogy a világhírű Csonka János feltalálóhoz rokoni szálak fűzik.* Azzal büszkélkedhet, hogy a féltve őrzött családi erekjét, a neves rokon körzőjét használhatta polgári iskolás korában.

SZENTESEN KEZDTE MINT MOTORVEZETŐ

Amikor még csak Jánoskának szólították, akkor kezdett ismerkedni a vasas szakmával, amelynek azóta sok ágazatában dolgozott. Volt kazánkovács, mestere a lakatosmunkának, van műszerész és hegesztő képesítése.

A MÁV első motorgarázsában, *Szentesen dolgozott 1929-től 1931-ig, mint motorszerelő.* Munkája és családja hosszú időre ehhez a városhoz kötötte. Az 1930-as években előbb fűtőként, majd mozdony- és motorvezetőként szolgálta a vasutat. A vegyészet is roppant izgatta fantáziáját és önképzéssel olyan alapismereteket szerzett, amelyekre később építhette a kémiai ismereteket, amelyeket élete második szakaszában és napjainkban is hasznosít.

A háború az ő életét is megváltoztatta. Azon az őszön, 1944. októberében Szentes város kiürítését is elrendelték. Csonka János a vasutasok utolsó csoportjával hagyta el a várost és új szolgálati helye *Tapolca* lett.

A háborús tragédiák élményeit magában hordozva tért vissza Szentesre és a vasút újjáéledésének a hőskorában a felszabadult országban szentül hitte, hogy lesz még magyar vasút. Nemcsak hitt ebben, hanem a maga posztján tett is érte. Krónikás feljegyzéseiből és ma is friss emlékezetéből színes epizódok elevenednek fel.

A vasúti forgalom megindulásához Szentesen is először a feltételeket kellett megteremteni. Volt egy rokkant motorkocsijuk, amelyhez Békéscsabáról szereztek alkatrészeket, maguk hozták üzemképes állapotba. *Csák Imre* az asztalosmunkát végezte el, ő meg két motorvezetővel, *Nagy Ernő* művezető irányításával, megcsinálta a vasas munkákat és a szerelést. Az első motorkocsi helyreállítását még három követte. Ezekkel indult meg a helyközi forgalom Szentesről a környékre.

MŰSZAKI OKTATÓ AZ IGAZGATÓSÁGON

A szentesi „feltámadásnak" országos híre lett. Csonka Jánost Farkas József motorvezetőtársával és egy motorkocsival Balassagyarmatra vezényelték a környék ellátásának a biztosítására. A fizetés akkor még ismeretlen fogalom volt. Itt-ott a lakosságtól kaptak ebédet.

1951-ben a szegedi igazgatóság központjába helyezték és azzal a feladattal bízták meg, hogy gazdag tapasztalataival az új generációt oktassa a vontatási szolgálatnál. Naplójából kitűnik, hogy mint műszaki oktatótiszt több mint hatezer vasutast oktatott és 1181 személy átképzésében vett részt az 1971. évi nyugdíjazásáig.

Csonka János nyugdíjazása óta tovább dolgozik a szegedi igazgatóságnak és kémiai ismereteit hasznosítja a vasút érdekében. *Az igazgatóság szegedi, békéscsabai, vésztői, szentesi, mezőhegyesi, kecskeméti és kiskunhalasi vontatási telepein a laboratóriumok felügyeletét látja el.* Precíz kontroll-vizsgálatainak a módszereit használják a motorolajok szennyeződésének a kiszűrésére. Ha az olaj nem tartalmaz vizet, mikroszkópikus fémhulladékot és egyéb szennyeződést, akkor kisebb a surlódás, javul az üzemképesség, kevesebb energia vész el. Ezen őrködik a nyugdíjas Csonka János.

Felügyeleti munkájában előtérben vannak a takarékossági szempontok. Számos esetben figyelmeztetett a rossz tömítés miatt gázolajszivárgásra. Nagy gondot fordít a dízelmotorok hűtővizének ellenőrzesere, mert a nyers víz sólerakodása kárt okoz. Tíz év tapasztalatának feljegyzései bizonyítják, *hogy amióta az ő receptje szerinti emulziós hűtőfolyadékot használják, azóta nincs perselyrepedés a motorokon,* mert a fémeket megvédi az agresszív víz oldásától. A Csonka-féle mintasablonnal ellenőrzik a munkahelyeken a kívánt optimális szintet. A gyakorlatban jól hasznosítható az olajlobbanáspont-mérő újítása is.

Aki fél életét mozdonyon és dízelmotorvonaton élte le, az életét nélkülük később sem tudja elképzelni, no meg az új típusokkal is meg kell ismerkedni. Csonka János ma is gyakran található a mozdonyok vezetőállásában. Egy alkalommal a 707 számú gyorsvonat gépén tartózkodott, amikor Városföld előtt sínkivetődésre lett figyelmes. *Gyors beavatkozással végzetes balesetet előztek meg.* Éberségéért elismerésben részesült.

HOBBI NÉLKÜL NEM ÉLET AZ ÉLET

— *Hobbi nélkül nem élet az élet* — mondja Csonka János. — Szabad időmben örömömet a gyümölcsös kertemben lelem, ahol a növény és talajkultúra rejtelmeivel kötöttem egy életre szóló szövetséget. Mintakertem mindenki számára nyitott. Gyakorlati kémiai és biológiai tapasztalataimat sem titkolom el senki elől. „Ahogy én csinálom" előadásommal járom az országot. Ismertetem a mezőgazdaságban hasznosítható fizikai és technikai eljárásokat, feltárom a növények életritmusát és biológiai tulajdonságait, módszereket adok át az optimális kertműveléshez.

Találó név ragadt rá: *Az „örök vasutas".*

Fogas Pál

Rosszul tudta a forgalmista

Július 12-én, *Papczun László* és *Udvarhelyi Flórián,* a miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának politikai munkatársai 34 tagú gyermekcsoportot kísértek a tatai vasutas gyermeküdülőbe. A Miskolcról Sopronba közlekedő gyorsvonaton kényelmesen utaztak, hiszen helyet biztosítottak részükre. Július 24-én utaztak vissza a gyerekek. A kísérők Tata állomás forgalmi szolgálattevőjétől érdeklődtek, hogy a Sopronból Miskolcra közlekedő 594-I. számú vonaton biztosítottak-e helyet negyven gyermek számára. *A szolgálattevő* — ahelyett, hogy telefonon érdeklődött volna Sopron állomás ügyeletes tisztjétől — azt válaszolta, hogy tudomása szerint a vonaton nincs foglalt szakasz. Megjegyezte még, hogy a gyerekekkel a vonat végére szálljanak fel, mert ott általában még van szabad hely.

Amikor a vonat befutott az állomásra — a bizonytalanságtól ideges kísérők és gyerekek — kellemesen csalódtak. *Timár István* vonatvezető ugyanis, meglátva a csoportot, elment a vonat végéhez, és közölte a vezetőkkel, hogy az első kocsiban foglaltak helyet részükre. A gyerekek és kísérőik a nehéz csomagokkal a szerelvény elejéhez mentek, hogy elfoglalják helyüket.

Mennyi kényelmetlenségtől és idegességtől mentesíthette volna az üdülésből visszatérő vasutasok gyermekeit a nem éppen vasutashoz méltó magatartást tanúsító forgalmista, ha felemeli a telefont... ha eszébe jutott volna a hangzatos jelszó: *„1983 a személyszállítás éve!"* Csakhogy ezért tenni is kellene valamit!

S. Gy.

Több évtizedes helytállás, hosszú nyelű kalapáccsal

Negyvennégy évi szolgálat után nyugalomba vonult *Dallos Géza,* a miskolci körzeti üzemfőnökség kocsivizsgáló csoportjának vezetője.

Géplakatos tanoncként a miskolci MÁV-műhelyben kezdte pályafutását, majd fiatal lakatossegédként a személykocsik fővizsgálatában vett részt. A második világháború után *mozdonyvezetőként* dolgozott a miskolci fűtőháznál, de — amint a létszámhelyzet megengedte — visszatért a műszaki kocsiszolgálathoz, Miskolc-Tiszai pályaudvarra. Csaknem másfél évtizeden át csoportvezetőként irányította a „hosszú nyelű kalapács"-csal dolgozó kocsivizsgálók munkáját.

Több kitüntetést szerzett szakmai és politikai tudása, helytállása elismeréseként. *Nyugdíjba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.*

Repce után tányérmag

Termelők, fuvarozók és feldolgozók ankétja

A meleg nyár az olajosmagvakat is gyorsabban megérlelte. Szeptember első napjai helyett már augusztus 20-ra megindult a napraforgó-feldolgozási kampány. Ezt megelőzően, augusztus 10-én tanácskozást tartottak *Rákospalotán* az ország hat növényolajgyárának, az ehhez kapcsolódó termelési egységeknek, valamint a legnagyobb fuvarozónak, a MÁV-nak a képviselői.

Kollár Lajos kereskedelmi igazgató arról tájékoztatta a megjelenteket, hogy befejeződött a repce sajtolása, s ezt követően kezdődik meg az egyik legjövedelmezőbb termény, a tányérmag feldolgozása, amelyből az idén mintegy 70 000 tonnával kevesebb termett. Ez azonban arra kötelezi a gazdaságokat, a fuvarozókat és a növényolajgyárakat, hogy a meglevő termést idejében, *szóródásmentesen* rendeltetési helyére juttassák. Az említett mennyiségnek *mintegy 70 százalékát vasúton kívánják továbbítani a gyárakba, illetve a külföldi megrendelőkhöz.*

Bokor László, a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi szakosztályának helyettes vezetője ezután rövid előadásban számolt be a vasút szállítási helyzetéről, és ismertette a szolgáltatási lehetőségeket. Szóba hozta a *hétnapos kocsirendelés* előnyeit, és javasolta a *konténeres* fuvarozási mód kiterjesztését bizonyos árunemekre, köztük a kiszerelt étolajra. Külön felhívta a figyelmet a rendszeres információcsere fontosságára, a MÁV-nál nemrég kiépített *telexhálózatra,* amelyen keresztül kocsikat is lehet rendelni.

A szakosztályvezető-helyettes végül arról is beszámolt, hogy tavaly az előző évhez képest már 50 százalékkal csökkent a növényolajgyárak által fizetett kocsiálláspénz, s ezt az eredményt az idén *jó szervezéssel* még tovább lehet javítani.

(séra)

Záhonyi riporterek

Záhonyban az üzemi rádió évek óta eredményesen működik. A bejáró dolgozókat tájékoztatják, szórakoztatják (elsősorban a várótermekben, de sugározza műsorát az üzemigazgatóság étkezőjében is). A stúdió színvonalas munkájának elősegítése érdekében a területi művelődési bizottság és az üzemi KISZ-bizottság *„Riporter kerestetik"* címmel vetélkedőt rendezett.

Az első fordulóban általános tudnivalók — egyetemes történelem, politikai és gazdasági ismeretek, irodalom, művészet, sport — képezték a feladatokat. Ebből a fordulóból öten jutottak a döntőbe, ahol riportot kellett készíteni megadott és szabadon választott témákból.

Az első helyezett *Dienes Tibor,* a gépesített rakodási főnökség dolgozója lett. Második helyen *Nagy László,* Záhony állomás dolgozója végzett, a harmadik helyezést pedig *Kiss László,* az üzemigazgatóság normása szerezte meg.

„Nekünk végre célravezető közlekedéspolitikára van szükségünk!"

Fritz Frechtlnek, az osztrák vasutas-szakszervezet elnökének cikke a Der Eisenbahnerben

Az 1983. április 24-i választások után új osztrák szövetségi kormányzat jött létre — az SPÖ—FPÖ koalíciós kormányzat. Mi vasutasok feszült figyelemmel vártuk az új kormány első nyilatkozatát: nem utolsósorban azért, mert az FPÖ soraiban markáns szóvivők is akadtak, akik nem kimondottan az Osztrák Szövetségi Vasutak mellett foglaltak állást.

Elégtétellel állapíthatjuk meg, hogy *a kormánynyilatkozatban a tömegközlekedés egyértelműen elsőbbséget kapott.* Kérdéses azonban az, hogy ez az akaratnyilvánítás a valóságban hogyan érvényesül majd? Már eddig is igen sok nyilatkozatot kellett tudomásul vennünk, mégis a vasúttal nem sok minden történt.

A vasút számára ma semmi jelentősége nincs annak, ha megállapítják, hogy ötéven belül új koncepció készül majd, amelynek a vasút számára esetleg pozitív kihatásai lesznek. Ezt a koncepciót ugyanis először a Nemzeti Tanácsban kellene megvitatni, majd általa határozottá emeltetni.

A vasút nem várhat ilyen sokáig. Mert addig — vasutasnyelven szólva — a vonat már régen elment. A szükséges közlekedéspolitikai intézkedéseket már most kell megtenni.

A tárgyilagos számok azt mutatják, hogy *a közúti közlekedés, mindenekelőtt a kamionforgalom, továbbra is rohamosan növekszik, miközben az áruszállítás az Osztrák Szövetségi Vasutaknál folyamatosan csökken.*

Az Osztrák Szövetségi Vasutak áruforgalma 1983 januárjában 1982 decemberéhez viszonyítva 15 százalékkal csökkent. Egy hasonlat: a közúti távolsági teherforgalomban — beleértve a nemzetközi forgalmat is — az elszállított árumennyiség 1977. és 1981. között 11,8-ról 14,1 millió tonnára növekedett. Az úgynevezett tehergépjármű-adó tulajdonképpen alig éreztette hatását. Ezen intézkedés ellenére, amely miatt a járművek tulajdonosai oly sokat siránkoztak, a tehergépjármű-állomány 1977 és 1981 között 156 ezerről 190 ezerre emelkedett, a pótkocsik száma pedig 153 ezerről 208 ezerre nőtt. A 80 kilométert meghaladó távolságú belföldi áruforgalom a vasúton 1977 és 1981 között 15 millió tonnáról 13 millió tonnára esett vissza, míg a közúton 5,7 millió tonnáról 6 millióra nőtt.

E számok egyértelműen mutatják, hogy a közút privilégiumai változatlanul fennállnak. A közúton lebonyolított kamionforgalomnak a vasúttal szemben az az előnye van, hogy a közlekedési útvonal költségeként csak töredékét fizeti annak, amit a vasútnak a pályák és a biztosítóberendezések létesítéséért fizetnie kell. Az egyenlőtlen startfeltételek tehát változatlanul megvannak.

Mi az eredménye egy ilyenfajta helyzetnek?

Az Osztrák Szövetségi Vasutakat változatlanul folyamatosan támadják, állítólagos deficitje miatt, miközben egy szót sem hallani arról, hogy a közúton lebonyolított kamionforgalom milyen ráfordításokat követel. Így ez a környezetet és valamennyiünket megterhelő forgalom folyamatosan nő. Kiszámították például, hogy az ezredfordulón a Brenner hágón 25 másodpercenként átdübörög majd egy-egy kamionszerelvény. Ha ez így megy tovább, megtörténhet, hogy a környezetre legkevésbé ártalmas közlekedési eszközt, a vasutat annyira elsorvasztják, hogy 50 év múlva utódaink csak a fejüket fogják csóválni azon, hogy volt egyszer egy olyan közlekedési ág is, amit úgy hívtak, hogy vasút.

Amire most szükségünk van, az egy hatékony és gyorsan érvényesülő közlekedéspolitika. Nemcsak a vasútnak, hanem az osztrák gazdaságnak és a lakosságnak is keveset használ, ha csak tárgyalásokat hívunk össze, ahol minden bizonnyal intelligens beszédeket tartanak, de amelyek végső soron sem ma, sem a jövőben nem vezetnek kézzelfogható eredményre.

Mondjuk ki őszintén: *az egyes közlekedési ágazatok között jelenleg nincs tényleges és ésszerű összehangoltság.* Vegyük példaként a Rajna—Majna—Duna csatornát. Ezzel kapcsolatban a legtarkább nyilatkozatokat adták és adják, anélkül, hogy ezen új közlekedési útvonal lényegével és tulajdonképpeni kihatásaival foglalkoznának.

Csak egy adalék ahhoz, hogy a gyorsan érvényesülő és hatékony közlekedéspolitikáról folytatott vitát mozgásba hozzuk: az Osztrák Szövetségi Vasutak készítsenek előrejelzést, hogy a Rajna—Majna—Duna csatorna kiépítése milyen kihatást gyakorol rájuk. Persze ezt az előrejelzést tájékoztató jelleggel kell készíteni, hogy a készítőknek ne kelljen aggódniuk amiatt, hogy legfelsőbb helyről a „fejükre üt" valaki.

Meg kell állapítanunk azt is, hogy az Osztrák Szövetségi Vasutaknak még mindig a szemére vetik, hogy úgynevezett deficitjük az alkalmazottak privilégiumain alapul. *Külföldi példák bizonyítják, hogy a személyzet csökkentése, leépítése, vagy a vasutasok jogainak csorbítása révén a vasutat nem lehet háttérbe szorítani.* A vasút csak úgy szorítható háttérbe, ha az egyéb közlekedési ágazatokkal egyenlő startfeltételeket biztosítunk számára és így igazságos versenyben marad alul.

Az azonos startfeltételekhez tartoznak a közlekedésben foglalkoztatottak azonos szociális és gazdasági jogai is. A vasutasok szemére vetni azt, hogy több joggal rendelkeznének mint országunk más munkavállaló csoportjai már azért sem fer, mert munkavállalói csoportok — például a közúti közlekedésben foglalkoztatottak — a gazdasági és szociális hátrányokban való részesítését nem lehet egy másik munkavállaló csoport, például a vasutasok szakszervezeti sikereinek számlájára írni. Azt a nézetet, mely szerint a vasutasokat, akik elérték, azt, hogy erős szakszervezetükön keresztül gazdasági és szociális előnyökhöz jussanak, a nemzet fekete bárányává tegyék, *határozottan vissza kell utasítanunk.* Azokat a sikereket, amelyeket évtizedes harcokban tudtunk elérni, nem fogjuk most egyszerre feláldozni!

A vasutasok kemény és felelősségteljes munkájának az lenne az igazi jutalma, ha Ausztriában végre egyszer *hatékony, és a jelenre orientált közlekedéspolitika valósulna meg.* Egy ilyen közlekedéspolitika megvalósításához részünkről már hosszú évek óta történnek kezdeményezések. Ezekre válaszként szándéknyilatkozatokat és jóakaratú véleményeket már hallottunk is.

Itt az idő, hogy a dolgokat végre mozgásba hozzuk! Ha ez nem most és azonnal történik, akkor az idővel való versenyfutást, valamint a más közlekedési ágazatokkal való konkurrenciaharcot máris elveszítettük. Célunk az, hogy a közös gazdálkodás szempontjainak megfelelően cselekedjünk és hogy az ismert közmondás *„az ellenségeimet ismerem — a barátaimtól félek"* közlekedéspolitikánk és az Osztrák Szövetségi Vasutak gyakorlatában ne váljék valósággá.

A vasút jövőjének garantálása érdekében tehát gyors intézkedésekre van szükség — mégpedig azonnal!

Vasutas pedagógusok szabadegyeteme

Másodízben adtak át oklevelet a vasutas pedagógusok szabadegyetemének két szakán: a pedagógiai, pszichológiai és a beszédművelés-személyiségfejlesztés tanfolyamain. A szabadegyetemet a Vasutasok Szakszervezete a MÁV vezérigazgatósággal közösen két évvel ezelőtt hozta létre azzal a céllal, hogy a MÁV gyermekintézményeiben dolgozó gondozónők, óvónők, tanítók, tanárok pedagógiai ismereteiket szélesíthessék.

A MÁV mindig megkülönböztetett figyelmet szentelt a vasutasok gyermekinek szociális ellátására, nevelésére, gondozására. A népesedéspolitikai határozatok végrehajtása során egyre bővült a MÁV gyermekintézményeinek befogadóképessége, új intézményrészlegek születtek, szebbek, otthonosabbak lettek bölcsődéink, óvodáink, nevelőotthonaink.

E tervszerű és tudatos fejlesztéshez a Vasutasok Szakszervezete a pedagógusok magas szintű továbbképzését is megszervezte. *A Törekvés Művelődési Központ immár két éve otthont ad a vasutas pedagógusok szabadegyetemének, amely két és négy féléves elméleti és gyakorlati szaktanfolyamain a szocialista pedagógia legújabb kérdéseivel ismerteti meg hallgatóit.* A most lezárult tanévben két szak működött.

Négy félév során a gondozónők a pedagógiai pszichológia alapkérdéseivel foglalkoztak. Az elméleti előadásokat szakmai gyakorlatok, csoportfoglalkozások, felmérések, elemzések követték. *A szabadegyetem az elmélet és a nevelési gyakorlat egységét igyekezett megvalósítani, újabb módszerek alkalmazására felkészíteni.* Hasonló elvek vezették az óvónők és nevelőotthonok nevelőinek foglalkozásait is, akik a beszédművelés elméletével és gyakorlatával ismerkedtek meg. Napjainkban különösen súlyt helyezünk arra, hogy felnövekvő gyermekeink szépen, magyarosan és szabatosan tanuljanak meg beszélni. A foglalkozásokat kísérő beszédgyakorlatok jó segítséget nyújtottak a pedagógusok önképzéséhez és mindennapos nevelőmunkájukhoz. *A szabadegyetemi előadásokat, gyakorlati foglalkozásokat neves főiskolai tanárok, előadók tartották.*

A kötelező tananyag feldolgozása, az otthoni írásbeli és gyakorlati feladatok megoldása jelentős többletet, erőkifejtést kívánt a hallgatóktól. A továbbképzés rendezőinek és oktatóinak örömére szolgált a résztvevők nagy lelkesedése, tanulási kedve, kitartó szorgalma.

Amikor a vasútnál dolgozó pedagógus magasabb szinten újraértékeli, újraelemzi a nevelés egy-egy kiemelt területét, akkor *munkájával vasutas gyermekeink érdekeit szolgálja.* Szocialista társadalmunk mindig nagyobb követelményeket támaszt tagjaival szemben a munkában, a társas együttélésben, az aktivitásban, az erkölcsi-világnézeti kérdésekben. Erre kisgyermekkorától készülni kell. A felkészülés már a holnapra utal, ahogy a vasutasok szabadegyetemének témaköre is.

A közelmúltban 40 gondozónő, 38 óvónő és nevelőotthoni nevelő vehette át szabadegyetemi végzettségét tanúsító bizonyítványát.

Dr. Kurucsai László

Ádám Tamás

HOLTPONTON

Fogaim között
szétmorzsolt káromkodások szitálnak
a súgólyukból bizonytalanság
csordogál
mint a vasútoldalban tétovázó őzek
a holtponton
földhözvágott poharak
sortüze

Zsirai László

Előszezon

nyár-ünnepre készül a töltés
új-zöld ruhája
és apadni kezd a fülkék
utas-magánya
józan
felsővezetéken csillan
a napfény, a drága —
már úszni tanul a tóban
a reggeli gyorsvonat árnya!

Magyar–NSZK kapcsolatok

Hivatalos találkozó

Koszorús Ferenc, szakszervezetünk főtitkára az NSZK vasutas-szakszervezetének meghívására augusztus 8 és 13-a között hivatalos, baráti látogatást tett az NSZK-ban. A látogatás során találkozott *Ernst Haar*-ral, az NSZK vasutas szakszervezete elnökével, valamint a szakszervezet több vezető munkatársával. A program keretében a főtitkár látogatást tett a Kassel-i járműjavító üzemben és a Müncheni területi szakszervezet vezetőségénél. A tárgyalások során megvitatták a két szakszervezet együttműködésének konkrét kérdéseit is.

Új földgáztermelő óriás

Nyugat-Szibéria északi részén megkezdődött a jamburgi földgázlelőhely kiaknázása.

E lelőhely, amely a sarkkörön túl, a Tazov-félszigeten helyezkedik el. Északabbra, mint a Szibéria—Nyugat-Európa exportvezetéket tápláló híres urengoji lelőhely.

A kitermelés körülményei Jamburgban nehezebbek, mint bárhol máshol a világon. A téli fagyok értéke eléri a mínusz 60 C-fokot. Több mint fél éven keresztül tart a sarki éjszaka, gyakori a viharos szél, a hóviharok hetekig tartanak. Az északi nyár igen rövid és hideg.

A másik nehézség a lakott településektől, építőipari és ipari központoktól való nagy távolság, az úthálózat hiánya.

Hogyan lehet ideszállítani ezer és ezer tonna árut és berendezést? A szállítások túlnyomó része az északi-tengeri hajózási útvonalon érkezik, különleges esetekben helikoptereket és repülőgépeket kell igénybe venni. Az egyik kis folyó torkolatát irányított robbantással kiszélesítették, így kényelmes öblöt biztosítottak a tengerjáró hajók számára is. A legutóbbi hajózási időszakban két összeszerelhető település elemeit, építőanyagot, berendezéseket és fűtőanyagokat szállítottak a helyszínre.

A tervek között szerepel az óriás IL—76-osok — a „repülő raktárak" — fogadására is alkalmas repülőtér kiépítése.

A jamburgi építők számára leningrádi építészek tervezték az eljövendő várost, amelyben uszodák, klubok, könyvtárak, és kórházak is épülnek. A rendkívüli időjárási viszonyokra tekintettel több épületet fedett átjárók kapcsolnak majd össze.

A jamburgi kitermelés a nyugat-szibériai földgázprogram soron következő lépése. Megkezdődtek az első ipari fúrások. Hamarosan felépülnek a földgáz komplex feldolgozását biztostó üzemek. Innen csővezetékrendszer vezet majd a Szovjetunió európai területei felé.

42 ÉV MÉRLEGE

Ahány munkakör, annyi tapasztalat

Megint nyugdíjba ment egy kiváló vasutas: *Németh János* főfelügyelő, *Fonyód* állomásfőnöke.

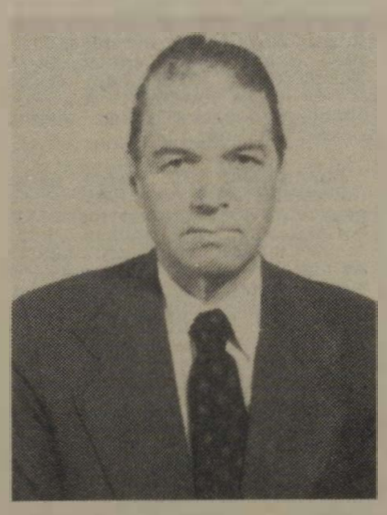
— Negyvenkét esztendő úgy szaladt el, mintha csak tegnap léptem volna be a vasúthoz — mondja. Életútjának története egyébként ismerős, hiszen az „öregek" közül sokan így indultak:

— *Érettségizett pályamunkás lettem szülőfalum állomásán, Komáromvároson. Aztán átkerültem a forgalomhoz, először vonatfékezőnek . . .*

Hosszú volna felsorolni szolgálati helyeit és beosztásait. Csáktornya, Szabadka, Ferencváros, Budapest—Déli, Székesfehérvár, Fonyód, Nagykanizsa tartozik az általa „bejárt" állomások közé, amelyekről összefoglalóan kijelenti:

— *Mindenütt tanultam újat, másutt is hasznosíthatót, függetlenül attól, hogy hol milyen beosztásba kerültem . . .*

Volt forgalmi szolgálattevő, személy- és árpénztáros, menetirányító, oktatótiszt, illetve vezénylő, térfőnök, mielőtt állomásfőnök lett. Természetesnek tartotta azt is, hogy min-



denkor eleget tegyen társadalmi munkájának, megbízatásának. Így látta el például Fonyódon a községi *pártbizottság*, illetve a végrehajtó bizottság tagjaként, vagy a helyi *sportegyesületben* elnökhelyettesként reá ruházott feladatokat. Közben mindig tiszteletben tartotta az emberek véleményét, a kollektíva érdekeit.

— *Csak a közös munkában együttműködve érhettünk el egyéni sikereket is* — jegyzi meg. Ilyen sikernek könyvelheti el, hogy 42 évi szolgálata alatt mintegy *félezer vasutast képzett ki*, vagy indított útnak magasabb, felelősségteljesebb beosztások felé.

Munkáját tucatnyi kitüntetés fémjelzi. Az idei vasutasnap alkalmából vehette át „végső értékelésként" *Pullai Árpád* minisztertől a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

— Elégedett és boldog vagyok — szól elérzékenyülve. — Egészségem jó, gyermekeim is „sínen vannak", építettem egy szép családi házat, amely már az unokák előtt is kitárja kapuit. *A vasútállomás* — ahol a felvételi épület felét a közelmúltban lebontották — *korszerűsítés előtt áll.* De ennek végrehajtása már az utánam következők feladata . . .

Ám ebben is ott lesz az elődök, köztük a nyugalomba vonult állomásfőnök munkája.

Szabó Béla

Egyszer megáll, máskor nem!

Egy rejtélyes jelenség foglalkoztatja mostanában a Hajdú expresszel gyakrabban utazó embereket. Nevezetesen az, hogy senki sem tudja előre (még a jegyvizsgálók sem), hogy az expressz megáll-e Kőbánya-Kispest állomáson és Zuglóban. Én gyakran utazom ezzel a vonattal. Megfigyeléseimről feljegyzést készítettem.

Június 15-én Debrecen állomáson bemondták, hogy pályafelújítási munkák miatt a Hajdú expressz Újszász felé közlekedik. Sebaj, majd Zuglóban leszállunk, állapodtunk meg néhányan a fülkében. A vonat lassított, majd az állomásra érve ismét rákapcsolt. Döbbenten néztünk egymásra, majd a másik kocsiból érkező kalauzra.

— Szerettünk volna leszállni — mondjuk neki.

— Mások is — válaszolja zavartan. — Higgyék el, eddig még mindig megállt Zuglóban. Nem tudom, mi történt.

Két vasutas bizonygatja, hogy az új menetrend szerint is meg kellene állnia. Valaki tréfásan megjegyzi, hogy a menetidő betartása érdekében még a Nyugatiban sem állunk meg.

Július 4-e. Debrecen állomáson hallgatjuk az utastájékoztatót: „. . . A Hajdú expressz Kőbánya-Kispest és Zugló állomáson nem áll meg!" Tudomásul vesszük; Zugló előtt egy idős hölgy a leszálláshoz készülődik. Jóindulatúan figyelmeztetjük, hogy Zuglón nem állunk meg, Debrecenben bemondták.

— Nem lehet azt tudni, kedveseim! Hátha szerencsém lesz?

És a hölgynek valóban szerencséje lett. Megálltunk. Csodálkozva hallgattuk a tájékoztatást: „Hajdú expressz vonat érkezett Debrecenből. Azonnal tovább indul Budapest Nyugati pályaudvarra!"

Ki érti ezt? Őrülnénk, ha valaki megmagyarázná e rejtélyes jelenség okát!

Nagy Béláné

KÖZLEMÉNY

Az 1973 májusától novemberig tartó, Budapest, Uzsoki utcai mozdonyvezetői tanfolyam hallgatói tízéves találkozót rendeznek. Az itt végzett mozdonyvezetők részvételi szándékukat — lakóhely feltüntetésével — szeptember 15-ig az alábbi címen jelezzék: *Tóth Zoltán*, 2800. Tatabánya, V., Schönherz út 39. III./3.

Csapatunk erős mezőnyben a 9. lett

Szovjetunióban rendezték a VIII. nemzetközi vasutas férfi röplabdabajnokságot

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megbízásából a röplabdázás hazájában, a Szovjetunióban került megrendezésre a VIII. Nemzetközi vasutas férfi röplabdabajnokság.

Az előzetes várakozáson felül több, összesen tizenöt ország — köztük az USIC-versenyeken ritkán látott Görögország és India is — képviseltette magát.

Mogilev városa és a szervező bizottság alaposan felkészült e rangos találkozóra. Tőlük telhetően mindent elkövettek, hogy a csapatok otthon érezzék magukat. A hatalmas, minden igényt kielégítő sportcsarnokban az USIC elnöksége nevében *Richard H. Wilcox* úr. az angol vasutas sportszervezet elnöke köszöntötte a zászlóik alatt felvonuló bulgár, NDK-beli, NSZK-beli, valamint a belga, a finn, a francia, a görög, a magyar, az indiai, a holland, a lengyel, a román, a csehszlovák, a jugoszláv és a szovjet vasutas sportolókat.

Az ünnepélyes megnyitó után négy csoportban megkezdődtek a küzdelmek. A színeinket képviselő Nyíregyházi VSSC NG I-es csapata nem a legszerencsésebb gárdának mutatkozott, mert a sorsolás szeszélye folytán *a legerősebb selejtező csoportban* — a Szovjetunió, India és Finnország társaságában — *kellett bemutatkoznia*. Mint az várható volt, csapatunk két vereséggel és egy győzelemmel — Szovjetunió 0:3, India 0:3, Finnország 3:1 — csoportjában a harmadik helyen végzett, mely a helyosztókon csak a 9—12. hely valamelyikének megszerzésére volt elegendő.

Ezt a feladatot csapatunk ezután teljes sikerrel oldotta meg. Magabiztos, erőtől duzzadó játékkal mindhárom ellenfelet — Görögország 3:0, Franciaország 3:1, Belgium 3:0 — legyőzve szerezte meg a 9. helyet.

A bajnokság nagy esélyese a szovjet válogatott mindössze egy játszmát vesztve végül is magabiztosan utasította maga mögé a mezőnyt, *megnyerte a versenyt.*

Magyarország első alkalommal szerepelt férfi röplabdatornán és bár a megmérettetés nem sikerült fényesen, a mutatott játék biztató lehet a jövőre.

A verseny végeredménye: Veretlenül győztes a Szovjetunió és a vert mezőnyben sorrendben: Bulgária, NDK, Csehszlovákia, India, Jugoszlávia, Lengyelország, Románia, Magyarország, Belgium, Franciaország, Görögország, Finnország, NSZK, Hollandia.

— Sz —

Kiváló tűzikovácsok

A miskolci járműjavító *dr. Münnich Ferenc* tűzikovács szocialista brigádja a mindig precízen végzett munkájáról híres. A tizenkét tagú kollektíva, *Braun József* vezetésével már tíz alkalommal részesült különböző elismerésben, nyolc évvel ezelőtt a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki. Az elmúlt évi tevékenységük alapján az idén ismét elnyerték ezt a kitüntetést.

A brigád tagjai tavaly tizenkilenc újítást dolgoztak ki, amelynek értéke 150 ezer forint. Termelési tervüket 107 százalékra teljesítették. Sokat tettek a munkakörülmények javításáért is. Feltöltötték például a kovácsműhely földpadozatát és rakodóállványokat készítettek. Négyen a férfikórus tagjai és többen vesznek reszt az MHSZ-lövészklub munkájában.

HÍREK

— **Kirándulás.** A dombóvári nyugdíjascsoport vezetősége augusztus 5-én autóbusz-kirándulást szervezett Szegedre. A szegedi nyugdíjascsoport vezetősége fogadta és vendégül látta a dombóváriakat, majd megismerkedtek a város nevezetességeivel. Este a szabadtéri színpadon megtekintették a Hunyadi László operát.

— **Találkozó.** A szolnoki pályafenntartási főnökség a közelmúltban találkozót rendezett nyugdíjasai részére, amelyen hetvenen jelentek meg. Ebéden látták vendégül az egykori munkatársakat, majd az arra rászorulóknak kiosztották a szocialista brigádok által felajánlott 13 400 forintot

— **Virágbemutató.** A GySEV vállalati művelődési bizottsága, a Közlekedéstudományi Egyesület soproni területi szervezete és a kertészeti Széchenyi István szocialista brigád szabadföldi virágbemutatót rendez augusztus 18-tól szeptember 4-ig a GySEV kertészeti telepén A kiállításon sok érdekes látnivaló várja az érdeklődőket. A kiállítást Megyik Ferenc vasútigazgató nyitja meg. Megtekinthető naponta 10-től 18 óráig.

— **Bélyeggyűjtők.** A MABEOSZ észak-dunántúli területi bizottsága a soproni vasutasok bélyeggyűjtő körének munkáját — az általa irányított 151 kör közül — a legjobbnak ítélte, és egyben javasolta a legjobb felnőtt bélyeggyűjtő kör cím odaítélését.

— **Nyugat-dunántúli barangolás.** A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és a Kodály Zoltán Művelődési Ház vezetői kirándulást szerveztek autóbusszal Nyugat-Dunántúlra, a kertbarátok és a nyugdíjasklub tagjai részére. Jártak többek között Zalaegerszegen, Szombathelyen, a kámoni arborétumban, a jáki templomban, Kőszegen és Bükkfürdőn, Körmenden a város műemlékeit tekintették meg.

— **Fotókiállítás.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség az állomás várócsarnokában fotókiállítást rendezett, amelyet Pajor István üzemfőnök-helyettes nyitott meg. A fotók a szolgálati helyeken dolgozó vasutasok munkáját ábrázolják, amelyeket a Vörösmarty Művelődési Ház fotószakkörének tagjai készítettek. A kiállítás anyagát több állomáson is bemutatják majd

— **Nosztalgiavonat.** Nyolcszáz hétvégi kikapcsolódásra vágyó utasával indult a közelmúltban Pécsről a Dombóvár melletti Gunarasfürdőre a pécsi vasutasok nosztalgiavonata. A tíz kocsiból álló szerelvényt a régi idők legszebb gőzmozdonya, a négyhuszonnégyes vontatta a baranyai megyeszékhelyről a szomszédos Tolna megye kedvelt kirándulóhelyére, ahol a vonatos turistákat a fürdőzés örömei és a pécsi Bóbita Bábszínház vidám operaparódia-előadása pihentette és szórakoztatta.

— **Sínen gördülő munkavédelem.** A MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet már hagyományos munkavédelmi kiállítását vasúti kocsiban legutóbb a debreceni nagyállomás személykocsi-tárolójában mutatták be. A kiállítást az 1100 vasutason kívül az óvodások is megtekintették. A kicsinyeknek tanulságos közlekedési mesefilmeket vetítettek.

Atlétikai verseny Kazi Aranka emlékére

1979 óta immár negyedszer rendezte meg a BVSC atlétikai szakosztálya az I. osztályú *Kazi Aranka atlétikai emlékversenyt.* A tizenhat versenyszámból álló viadal az idén az Újpesti Dózsa Szilágyi utcai atlétikai stadionjában került lebonyolításra augusztus 13-án, amelyen az atlétikai világbajnokságra Helsinkibe utazott válogatott versenyzőkön kívül a budapesti és számos vidéki szakosztályok 268 versenyzője vett részt.

A verseny védnöke *Tongori Imre,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője volt. *Kazi Aranka,* a BVSC egykori versenyzője 1953 és 1961 között sokszoros magyar válogatott. Tizennyolc országos bajnoki címet szerzett a különböző középtávú futószámokban. Külföldi versenyeken is eredményesen szerepelt. Az emlékére kiírt versenyen a női 800 méteres síkfutást *Ágoston Zita,* a DKSE versenyzője nyerte. Ő kapta a Vasutasok Szakszervezete által felajánlott díjat.

Kispályás labdarúgás

Döntő Celldömölkön

Az építési főnökségek és üzemek szb-je július 29-én és 30-án Celldömölkön, a CVMSE sporttelepén rendezte meg a kispályás labdarúgás döntőjét. A versenyen a szentesi, a dombóvári és a celldömölki építési főnökségek, a budapesti hídépítési főnökség és a jászkiséri építőgépjavító üzem csapatai vettek részt.

A döntő győztese a dombóvári építési főnökség csapata lett. A felajánlott különdíjakat a következők nyerték: a legeredményesebb góllövő: *Szabó Lajos,* Jászkisér. A legjobb kapus: *Nagy Béla,* a Hídépítési Főnökség. A legsportszerűbb csapat: *szentesi építési főnökség.*

Hajómodellek versenye

Júliusban rendezték Kiskundorozsmán a *Szeged Kupa* rádió-távirányítású sebességi hajómodellek versenyét, amelyen a Budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői sikeresen szerepeltek.

A légcsavaros kategóriában például *Angel Tamás* a 3. helyet szerezte meg. *Soós Vince* és *Angel Tamás* lett a győztese a 3,5 cm³-es, illetve a 6,5 cm³-es robbanómotoros kategóriának. *Soós Vince* megnyerte a 10 cm³-es kategóriájú modellek versenyét is. Elektromos meghajtású modellek kategóriájában *Ferencz János* 2. és 3. helyezést ért el.

Gyöngyösi lövészek vármai sikere

A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem lövészklubja július 17. és 25. között részt vett a Bulgáriában rendezett nemzetközi lövészversenyen. Várnában, a helyi testvérklub legjobbjaival találkoztak, s a kétnapos pontversenyt 91-85 arányban megnyerték. *A tizenegy egyéni számból hétben gyöngyösi sportlövő végzett az élen.*

A bolgár házigazdák legismertebb sportolója *Ljuben Popov* volt, aki a moszkvai olimpia sportpisztoly számában egyéni hatodik helyet szerzett. A vendéglátók egyébként pisztollyal, a gyöngyösiek pedig puskával voltak jobbak.

— *Versenyzőink többre képesek, mint amit Bulgáriában produkáltak* — mondta *Török Imre* edző. — Kiemelkedő eredmények azért most is születtek. Például *Nagy Tibor* 595 köre a kisöbű sportpuska 60 lövéses, fekvő testhelyzetű számában figyelemre méltó, akárcsak *Tóth Tamás* fegyverténye, aki gyorstüzelő pisztolyával, 566 körével legyőzte az egyébként sportpisztoly specialista *Popovot.* Nem elégedetlenkedem a csapat eredményével, hiszen mindenki becsületesen helytállt. Örülünk az újabb nemzetközi sikernek.

Nagykanizsán rendezték

Vasutas ökölvívó-bajnokság

Július elején rendezték a MÁV NTE-sportcsarnokban, serdülő, ifjúsági és felnőtt korcsoportban az 1983. évi országos vasutas ökölvívó-bajnokságot Nagykanizsán. A versenyen nyolc együttes 82 serdülő, ifjúsági és felnőtt versenyzője indult.

Súlycsoportonkénti első helyezések serdülő korcsoportban, 45 kg-tól fölfelé: Zsebelén Roland (Haladás VSE), Ákos István (NYVSSC), Gazdag Sándor (PVSK), Keszeg Tibor (PVSK). Lakatos István (Hatvani KVSC), Kovács György (MÁV NTE), Kolonics Róbert (Haladás VSE), Habda Zsolt (Haladás VSE), Hart Péter (PVSK), Werb Csaba (PVSK).

Ifjúsági korcsoportban, 48 kg-tól fölfelé: Balogh Bertalan (Hatvani KVSC), Bódi Béla (Ceglédi VSE), Horváth József (NYVSSC), Farkas György (Szolnoki MÁV). Szabó János (Szolnoki MÁV). Kocska Szilárd (PVSK). Kővári István (MÁV NTE), Léka Mihály (NYVSSC), Szívós Zoltán (Hatvani KVSC). Mészáros József (Haladás VSE). Balázs Sándor (Törekvés SE).

Felnőtt korcsoportban, 48 kg-tól fölfelé: Orsós Ervin (Haladás VSE), Váradi János (NYVSSC), Pibus László (PVSK), Juhász József (NYVSSC), Kozák József (Törekvés SE). Koncz Lajos (Ceglédi VSE), Bozsár László (PVSK). Orsós János (PVSK), Tóth György (MÁV NTE). Gschwendtner László (Hatvani KVSC)

Az összesített pontversenyt a Pécsi VSK nyerte. Második a Haladás VSE, harmadik pedig a Ceglédi VSE lett.

Köszönet a gyógyításért

A közelmúltban a zalakarosi MÁV Gyógyházban töltöttem néhány hetet. Ezúton szeretném kifejezni — a többi betegtársam nevében is — köszönetemet a gyógyház dolgozóinak, orvosainak a türelmes és odaadó munkáért, a kulturált kiszolgálásért, a reumatikus megbetegedésben szenvedők fájdalmának enyhítéséért.

Simon Mátyásné
Miskolc

HALÁLOZÁS

Augusztus 1-én, 51 éves korában meghalt Pethes Sándor mérnök főtanácsos, a jászkiséri Építőgépjavító Üzem igazgatója. Pethes Sándor 1970-től vezette az üzemet. Ez idő alatt az üzemet hatszor tüntették ki a Kiváló Üzem címmel és négyszer vezérigazgatói dicséretben részesítették. Tíz évig volt tagja a jászberényi járási párt-végrehajtóbizottságnak, 1980-tól pedig a városi-járási pártbizottságnak. Nevéhez fűződik a pályafenntartási szakszolgálat korszerű gépesítésének és üzemeltetésének megszervezése is.

Temetése augusztus 8-án volt a jászapáti temetőben.

Hibaigazítás

Lapunk 16. számának első oldalán „Nyári forgalom a Déliben" címmel riportot közöltünk. A cikk első hasábjának második bekezdésében tévesen jelent meg a Déli pályaudvar állomásfőnökének neve. A mondat helyesen a következő: „Június 18-án, az iskolai év végeztével kezdődött a csúcsforgalom — mondja *Milánovits István* állomásfőnök."

LAKÁSCSERE

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

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba fürdőszoba, W. C.-s, kertes, szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, tanácsi főbérleti lakásra vagy telekre, melyen lakható faház vagy épület áll és közművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor Budapest XI. ker., Albertfalva, MÁV-ház, 189/a.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás és 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat 1—2 szobás, komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 5. sz., V. épület, fszt. 4.

Elcserélném Budapest, zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828-as telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagyméretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú, budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben, üzemi telefonon, a 07-42-17-es számon vagy városi távhívással, 18 óra után a 06-87-11/241-es telefonszámon.

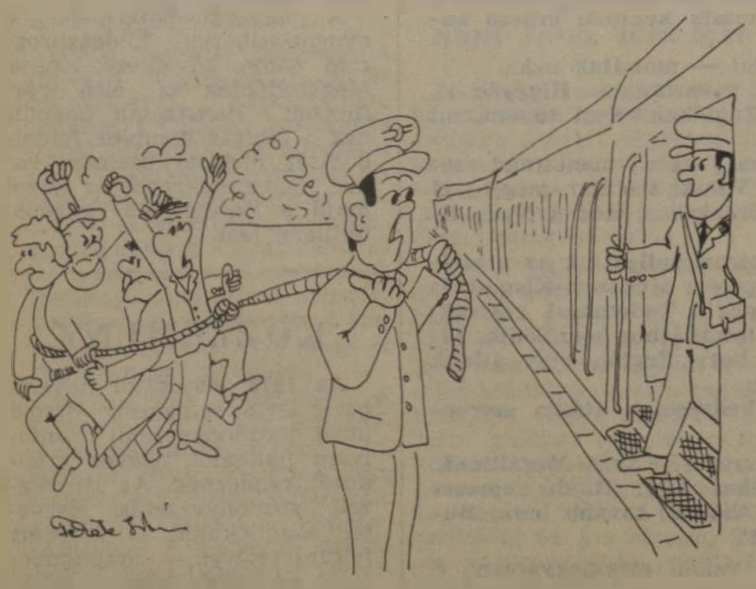
Elcserélném Örbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferenc, Örbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném MÁV-telepi, két szoba, komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985-ös telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz félszobás, telefonos, szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra, vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, Győr, Kun Béla lakótelep, Rákos F. u. 21., IV. 10. 9024. Telefon: 11-062.

Ha kevés az utas



— Mindjárt érdemes lesz elindulni!

Beidegződés

— Nem fogadom el a javaslatát, mert ...
— Pedig jó fej! Még sarusként kezdte a vasutat.

(Fekete István rajzai)

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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 858
83—3712. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — ARA: 1,30 FORINT — 1983. SZEPTEMBER 5.

Vonat viszi a piacra

Hevesi dinnye, szabolcsi alma

Ütemterv szerint, pontosan működnek együtt a fuvaroztatók és a vasutasok

A szokásosnál korábban érett szedésre „Szabolcs aranya", az alma. Először a golden és a húsvéti rozmaring vált szedhetővé, illetve szállíthatóvá, majd több helyen a jonatán szüretelését is megkezdhették. Ezzel már kezdetét vette az *exportrendelések* teljesítése. *Tuzsérról* az augusztus 20-át követő héten mindjárt 80 vagon almát raktak be, s indítottak útnak a Szovjetunióba.

— *Az ütemezés szerint a kivitel nőttön nő,* s a jövő hónap derekán a vasúti kocsikba rakott, külföldi rendeltetésű alma mennyisége *eléri a napi 400—450 vagont* — tájékoztatott a *Hungarofruct* külkereskedelmi vállalat illetékes szakembere.

A vasúton — főként Heves megye állomásainak rakterületén — még javában tart a *dinnyeszezon.* Kál-Kápolna állomáson például július 28-tól augusztus 20-ig 389 vasúti teherkocsiba öt és fél ezer tonna dinnyét raktak be, amiből 358 kocsi rakománya — 5162 tonna — külföldi rendeltetéssel hagyta el az ország határállomásait. Közben persze a megye más pontjairól is áramlott a híres hevesi dinnye a külföldi piacokra. *Erdőtelek, Abádszalók* irányából az említett időszakban 1129 dinnyével rakott vagon haladt át Kál-Kápolna állomáson, 90 százalékban az NDK és Csehszlovákia vasútállomásaira irányítva.

Tudósítónk, *Szűcs Ferenc* a szállítási feladatok maradéktalan teljesítéséről, a vasutasok jó munkájáról és a fuvaroztatókkal kialakított példás együttműködésről győződhetett meg, miközben részletes tájékoztatást kapott Kál-Kápolnán *Nagy Géza* kereskedelmi részlegvezetőtől és *Fehér Vince* állomásfőnöktől.

EGY ÁLLOMÁS HÉTKÖZNAPJAI

Szűk is, bő is a keresztmetszet

SOK TÚLÓRÁT OKOZ A LÉTSZÁMHIÁNY

Mindössze néhányan szállunk ki a Bz-motorvonatból a *zalabér—batyki* vasútállomáson. Hosszú átmenő és fogadóvágányok, magasított peron, újszerű állomásépület. Néhány utas, két tehervagon rakodás alatt... Ez minden!

— Nem pazarlás ez a kihasználatlan környezet? — kérdezem *Perom Lajos* állomásfőnököt, aki 1963-tól szolgál itt.

— Most már biztosan az. Tudni kell azonban, hogy *a beruházás még a közlekedési koncepció előtt készült.* Akkor nemcsak Zalaegerszeg és Ukk felé, hanem Sárvár és Balatonszentgyörgy irányában is közlekedtek vonatok.

A főnöki irodában az állomásfőnökkel az első féléves adatokat nézegetjük.

— Milyen is volt az első félév a személy- és áruszállításban?

— Észrevehetően csökkent az utasok száma. Kedvezően alakult viszont az áruszállítás: *az 5500 tonnás tervünket 6070 tonnára teljesítettük.* Ez részben annak köszönhető, hogy januárban — a sárvári cukorgyár közelsége miatt — még javában szállítottuk a répát. Másik szerencsénk, hogy a környező mezőgazdasági üzemek részére egy szárítót építettek Zalabéren. Így *a szárított termékek a környékről itt kerülnek feladásra.*

— Milyen a kocsiellátásuk?

— *Nem egyenletes* — folytatja Perom Lajos, majd mond néhány friss adatot is: — kértünk 3 vagont, kaptunk egyet, majd a hatból kettőt tudtunk kiállítani, a minap ötöt igényeltünk és mindössze kettőt rakhattak meg a mezőgazdasági üzemek... Még az a szerencse, hogy *régi, jó kapcsolataink vannak a fuvaroztatókkal és megértik a MÁV gondjait.* Elértük, hogy július elejétől szombat-vasárnap is rakodnak.

Bekapcsolódik a beszélgetésbe *Szép László* főbizalmi, forgalmi szolgálattevő is, aki az ott dolgozók gondjairól beszél.

— Sajnos mostanában *sok a túlóra.* Olykor havonta 60-70 is előfordul. A tavalyi szabadságokat csak az idén, áprilisban, májusban tudták nálunk kiadni. *Kellene tartalékos, nem megoldott a pénztári szolgálat, változott a forda a hozzánk tartozó Türjén, és ez újabb túlórákat eredményezett.* No, meg itt ez a szénprobléma! Nézzen csak ki az állomásépület elé! Ezt a több köbméter port most rostáltuk ki a szénből. Külön is kérte a főnök, hogy ne küldjenek ebből az ócska dudariból. *Ez nem ég meg a cserépkályháinkban. Hiába...*

Búcsúzóul körülnézek a várócsarnokban. *Rend és tisztaság van.*

PÉLDÁUL ASZÓFŐN

Miért rossz a kocsiforduló?

Aszófő kieső állomása a Balaton-partnak. Az utasforgalom ezért itt szinte elenyésző. Csak egyetlen kemping van a közelben. Az utasok többsége az Aszófőről Füredre, illetve az Akaliból ide járó dolgozókból tevődik össze.

— *Jóval nagyobb a teherforgalmunk. Rakterületünk teljes egészében kihasznált* — mondja *Sötét György,* a forgalmista. — Nálunk rakodik a Balatonfelvidéki Erdőgazdaság, a mencshelyi téesz, az ÁFÉSZ, a nagyvázsonyi TÜZÉP, a Gabonaforgalmi és más cégek is. A végére hagytam, pedig nem utolsó a sorban a községben lakó *Farkas Mihály építkezési magánvállalkozó,* akinek évente 60-70 kocsi mész, kavics, cement, tégla érkezik. A teherforgalom persze nálunk is ingadozó. *Márciusban mindössze 219 tonna, júniusban már 1657 tonna áru ment el Aszófőről.* Sajnos a kocsiforduló-időkről nem sok jót mondhatok. A rakodófelek hiába dolgoznak időre, *a vagonok vonatba sorozása csak tetemes késéssel történik.* Erről mi sem tehetünk. A telepállomásokon uralkodó személyzethiány miatt a tolatós tehervonatok többnyire csak vontatási vonatkísérővel közlekednek, nincs tehát aki felvegye az elegyet. A menetirányító ezeket a vonatokat áthaladtatja, a kocsik pedig maradnak. *A veszteglő kocsiknak a vasút is kárát látja...*

Nyugdíjasok találkozója

Hatvan nyugdíjas vasutas vett részt azon a találkozón, amelyet a celldömölki önálló nyugdíjas csoport rendezett Ajkán. Az augusztus 11-i összejövetelen Kovács László állomásfőnök tájékoztatta az egykori munkatársakat a szolgálati hely életéről, majd megvendégelték az idős vasutasokat.

ÜLÉST TARTOTT SZAKSZERVEZETÜNK KÖZPONTI VEZETŐSÉGE

Félidős számvetés két kongresszus között

Pullai Árpád és dr. Csehák Judit felszólalása ◊ Állásfoglalás az utazási kedvezményekről ◊ Új demokratikus fórum alakult

Megkezdte munkáját a központi vezetőség. Az elnökség tagjai

Augusztus 25-én a MÁV-vezérigazgatóság konferenciatermében ülést tartott a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. A legfontosabb napirend a X. kongresszus óta végzett munka értékelése volt. A nagyszabású tanácskozás előtt e témával kapcsolatban rendkívüli ülést tartott az elnökség, majd ezt követően tizenegy órakor megkezdte munkáját a központi vezetőség. A tanácskozáson megjelent és az elnökségben foglalt helyet Pullai Árpád, az MSZMP KB tagja, közlekedési miniszter, dr. Csehák Judit, a SZOT titkára, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, valamint Tolnai Ildikó és Szemők Béla titkárok, továbbá Domonkos László, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Oroszváry László és dr. Sebes Miklós, a GYSEV, illetve az Utasellátó Vállalat vezérigazgatója, valamint Nagy Károly, a MÁV vezérigazgatóság pb-titkára.

Növelni a versenyképességet

Gyócsi Jenőnek, a vasutas-szakszervezet elnökének üdvözlő szavai után *Koszorús Ferenc* főtitkár szóbeli beszámolóját hallgatták meg a tanácskozás részvevői. Elöljáróban utalt arra, hogy a szakszervezetünk X. kongresszusa óta eltelt időben lényeges változások következtek be a világgazdaságban, a magyar gazdasági életben, s ezek erőteljesen éreztették hatásukat a vasútnál is. A gondok ellenére a kongresszusi határozatok többségének időarányos teljesítése megtörtént.

A vasút munkájáról szólva megállapította, hogy az eltelt három esztendőben sajnos tartóssá vált a korábban csak hullámvölgynek hitt visszaesés a MÁV teljesítményeiben. A minőségi mutatók is kedvezőtlenek, a szállítás gazdaságossága elmaradt a tervezettől. Pedig a vállalati gazdálkodási keretek között a hatékonyság alapvető követelmény. A tavalyi tarifaemelés és az utazási kedvezmények csökkentése miatt lényegesen kevesebben utaznak a vonatokon, s ez csökkenti a MÁV bevételét. Ugyanakkor az az utas, aki többet fizet, többet is vár a vasúttól. Kezdeti eredmények kétségtelenül mutatkoznak, *javult a menetrendszerűség, és valamivel tisztábbak lettek a vonatok, de lényeges minőségi változásról még nem lehet beszélni.*

A vasúti áruszállítás teljesítményei az elmúlt években szintén elmaradtak a tervezettől. Mérséklődött a tranzitforgalom, és csökkent a népgazdaság szállítási igénye is. Ugyanakkor a vasúti szállítás belső gondjai miatt is (pontatlan kocsikiállítás, hosszú szállítási határidők stb.) folytatódott az áruk közútra áramlása. A szállító vállalatok között erősödött a fuvarpiaci verseny, a vasút azonban szervezeti felépítéséből és egyéb körülményeiből, szervezési és vezetési problémákból adódóan kevésbé volt képes a rugalmas üzletpolitikára, versenyképességének növelésére. *Kedvezőtlen a vasút óriási állóeszközkészletének kihasználása is.* Feszültség forrása lehet a jövőben az is, hogy amíg a vasút korábban jelentős juttatást kapott fejlesztésre központi forrásból, ez most lényegében megszűnt, s a technikai lemaradás egyre több gondot okoz.

A szakszervezet már a kongresszusi határozatban javasolta, hogy erősítsék a MÁV vállalati jellegét, s ez meg is történt. Most azonban ismét szükségesnek látszik ugyancsak nyílt fórumon felvetni, hogy ebben a vállalatszerű működésben sok még a tisztázatlan kérdés. Így például az, hogy *mit jelent az önfinanszírozás a MÁV-nál?* A szakszervezet véleménye szerint ugyanis ezt nem lehet a vasút mai műszaki állapotának, munkaerő-ellátottságának, gazdasági rendjének figyelmen kívül hagyásával, pótlólagos források megszüntetésével megvalósítani. Ez megoldhatatlan feladatok elé állítja a vasút vezetését.

A főtitkár hangsúlyozta, hogy nagy szükség van kedvező intézkedésekre, mert a MÁV helyzete igen nehézzé vált. Ezt súlyosbítja, hogy *példátlanul alacsony szintre csökkent a vasút társadalmi megbecsülése, értékelése.* Mindennek oka nemcsak az objektív gondokban, külső körülményekben keresendő. Azok jelentős része a vezetőirányító munka hiányosságainak következménye. A vezetők gyakran nem gondolják át intézkedéseik várható következményeit, hatását. Kifogásolható a szervezési intézkedések végrehajtása is. A körzeti üzemfőnökségek például még nem töltik be a nekik szánt szerepet, működésük ma sem kielégítő.

Teremtsük meg az érdekek összhangját

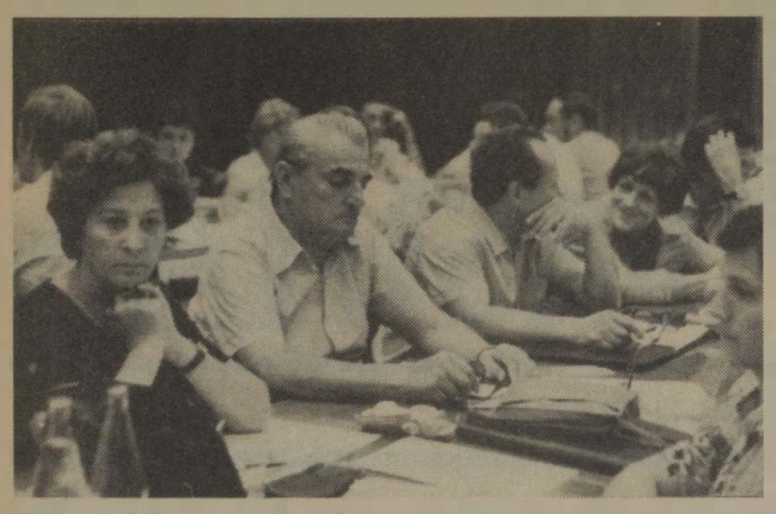
A MÁV alapvető gondjainak egyike a munkaerőhiány. Sajnos ezen a téren sem történt lényeges változás az elmúlt években. Sőt, jelenleg rosszabb a helyzet, mint korábban volt. A munkafeltételek lényeges javulására azonban a közeljövőben nem számíthatunk, ezért *az eddiginél sokkal jobban kell gazdálkodni a meglévő javakkal, eszközökkel, körültekintőbben kell előkészíteni a beruházásokat.* Ez a szakszervezettől is felelősségteljesebb, szakszerűbb munkát igényel.

Koszorús Ferenc főtitkár szóbeli beszámolóját mondja

Koszorús Ferenc ezután részletesen elemezte a X. kongresszus határozataiban is megfogalmazott tervező munka demokratizmusának szélesítését, az e téren tapasztaltakat, majd a termelést, gazdálkodást, a vasút munkáját segítő agitációs-propaganda tevékenységről beszélt. Alapvető cél a vasút, a szakszolgálat, a szolgálati hely, a csoport- és az egyéni érdek közelítése, szorosabb kapcsolatának megteremtése. Talán szükségtelen is hangsúlyozni, hogy mennyi gondot okoz a hanyag munkavégzés, a munkavédelmi előírások megsértése, a fegyelmezetlenség. Ezekkel a dolgozókkal meg kellene értetni, hogy magatartásukkal nemcsak a vasútnak, a népgazdaságnak okoznak kárt, hanem kisebb csoportjuknak is. *Megfigyelhető az is, hogy az utóbbi évek-*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Szakszervezetünk központi vezetőségének tanácskozása



A tanácskozás résztvevői a beszámolót hallgatják

(Folytatás az 1. oldalról.)

ben az egyének és csoportok — érdekeik különbözősége miatt — *egyre többször kerülnek szembe egymással.* Mozgalmunknak fel kell készülni ennek az újabb problémának a feloldására, a szakmai rétegek érdekeinek differenciáltabb kezelésére, sőt az

Dr. Csehák Judit, a SZOT titkára

egyes rétegeken belüli érdekkülönbségek feltárására is.

Az agitációs és propagandamunkában az egyik legfőbb gondot az jelenti, hogy sokan a neveléstől várják olyan ellentmondások (például az utazószemélyzet túlterhelése, a létszámhiány, a sok túlóra, kirendelés, a pihenőnapok hiánya miatti feszültség) feloldását, amelyre az képtelen és nem is feladata. Lényeges feladat az, hogy az agitációt offenzívabbá tegyük. Ne utólag magyarázzuk az eseményeket, mert régi igazság az, hogy *az örökös magyarázkodás, örökös vereség!*

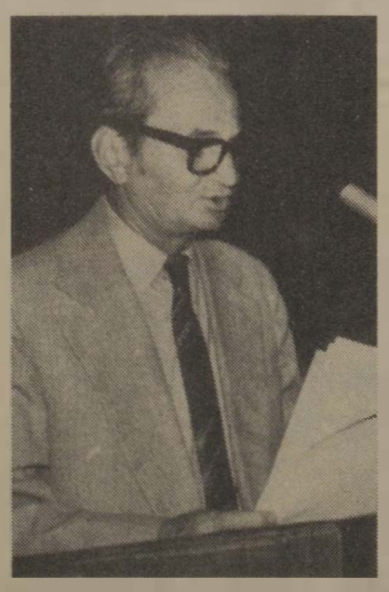
— A kongresszusi határozat — folytatta a főtitkár — a vasutasok reálbérének szinten tartását adta feladatul. Ezt eddig sikerült is elérni. Az új bérszabályozás azonban csak mintegy 2,7-3 százalékos emelést tesz lehetővé, így az említett határozatnak az idén valószínűleg nem tudunk eleget tenni. *A vasutasok életszínvonala nagyobb mértékben romlik, mint ahogyan azt az objektív helyzet indokolná.* Figyelembe kell venni, hogy milyenek lennének a kereseti viszonyok 182 órás foglalkoztatás mellett. A vasutasoknak az a véleménye, hogy a 182 órára eső alapbér és a tényleges kereseti színvonal közötti különbség indokolatlanul nagy, az alapbérnek magasabbnak kellene lenni. *Gondot okoz az egyes szakmai rétegek bérezése is, mert jelentősen elmarad az átlagtól.* Az elkövetkező időben a népgazdaság helyzetéhez alkalmazkodó, de ugyanakkor ösztönzőbb bérpolitikát kell kidolgozni.

Felelősséggel — hozzáértéssel

A főtitkár ezután a munkaerőhelyzetről szólva elmondotta, hogy *1980 óta csaknem ötezerrel csökkent a vasutasok száma.* A MÁV — a szakszervezettel közösen — a létszámnövekedés érdekében több szervezési, bérezési és egyéb ösztönző intézkedéseket tett. Ezek hatása az elmúlt év utolsó hónapjaiban érezhető volt. Hozzájárult a munkaerőhelyzet javulásához a szeptember 1-én életbe lépett menetdíj-módosítás is, de lényeges változást nem eredményezett. *Ma már nemcsak az úgynevezett frekventált munkakörökben, hanem a járműjavítókban, az építési és kereskedelmi szolgálatban is létszámhiány van,* sőt egyes helyeken nincs elegendő mozdonyvezető sem. *Emiatt tovább nő a terhelés, a túlóra, a kényszerű kirendelés.* Ezzel kapcsolatban hangsúlyozta: szükségesnek tartjuk, hogy a technikai eszközök jobb felhasználásával, a munkaszervezés és a vezetői munka további javításával és demokratizálásával olyan feltételeket biztosítsanak, hogy a vasutasok a törvényes munkaidőben, megfelelő biztonság mellett tudják teljesíteni feladatukat. *A túlórákat minimálisra kell csökkenteni, a szabadnapok és szabadságok kiadását a kollektív szerződésben előírtaknak megfelelően maradéktalanul biztosítani kell. A kirendeléseket a VII. ötéves terv kezdetéig fokozatosan meg kell szüntetni.* Eddig a kirendeléseket tudomásul vettük, annak ellenére, hogy nem értettünk vele egyet. Mostantól viszont azt mondjuk: *nem értünk vele egyet, s a VII. ötéves tervben már nem is támogatjuk. Természetesen emiatt nem csökkenhet a vasutasok kereseti, jövedelmi szintje.*

A főtitkár beszélt arról is, hogy a MÁV több szervezeti módosítást hajtott végre, ezek azonban nem mind feleltek meg a hozzájuk fűzött reményeknek. Ezért javasolta, hogy *a szakszervezet a jövőben csak olyan szervezési intézkedéseket támogasson, amelyek kimunkálása kellő alapossággal és demokratikusan történt, s amelyek hozzák is a várt eredményeket.* Ezeknek az alapelveknek megfelelően — a változó körülményekhez igazodva — a kongresszus óta eltelt időszak alatt a 13 középirányító szakszervezeti bizottsághoz tartozó alapszervezetek számát 255-ről 219-re csökkentettük. Az eddigi tapasztalatok szerint helyesnek bizonyult a középirányító szerveknél végrehajtott profiltisztítás, a jármű, az építés és az egészségügyi szb-k létrehozása.

A bizalmi testületek munkájáról szólva megállapította, hogy eredményesen tevékenykednek. *Munkájuk azonban ma még elsősorban a demokratikus jogok gyakorlására korlátozódik,* nem érzékelhető, hogy ez a testület irányítaná az alapszervezeteket. *A bizalmiak többsége is felelősséggel és hozzáértéssel tesz*



Nagy Béla, a számvizsgáló bizottság elnöke

eleget feladatának. Egyre inkább részvevői és formálói a munkahelyi eseményeknek. Továbbra is gondot okoz azonban a körzeti üzemfőnökségek mellékvonalain és a szétszórt munkaterületeken dolgozókkal való kapcsolattartás.

Az utóbbi időben egyes területeken csökkent az érdeklődés és a bizalom a szakszervezeti munka iránt. Ennek okai között fő helyen szerepel a szakszervezeti munka nem mindig megfelelő színvonala, s az is, hogy a nehezebb gazdasági helyzetben a dolgozók egynémely jogos igényének nem lehet eleget tenni. *Sok még a rosszul előkészített ülés, sokat tanácskozunk kevés eredménnyel* — gyakran nem arról és nem azokkal, akik abban a legilletékesebbek lennének. Nincs biztosítva a testületek számára az alternatív döntési lehetőség.

Kulcskérdés a munka jobb szervezése

Végezetül *Koszorús Ferenc* főtitkár felhívta a figyelmet azokra a legfontosabb feladatokra, amelyek megoldására — az eredményesebb munka érdekében — feltétlenül szükség lesz. Kiemelte például a fuvaroztatókkal és az utasokkal való kapcsolat erősítését, a kereskedelmi szemlélet fontosságát. *Szervezettebbé kell tenni a munkát a vasút minden területén,* de különösen fontos a személyvonatok menetrend szerinti közlekedtetése, a kocsiforduló idők csökkentése, a géprevárások, vonatfeloszlatások számának korlátozása.

Az elmúlt években a vasút szervezetében is lényeges változások történtek. A jövőben arra kell törekedni, hogy az új rendszerben működő egységek (körzeti üzemfőnökségek, vasútigazgatóságok) belső tevékenysége, egymással való munkakapcsolata javuljon. A népgazdaság helyzetéből adódóan a vasútnak is nagymértékben csökkentek a fejlesztési lehetőségei. Ebben a helyzetben arra kell törekedni, hogy a beruházásokat a legkedvezőbb vállalati eredményt hozó területekre összpontosítsuk.

Annak érdekében, hogy a

Pullai Árpád közlekedési miniszter

vasút még hatékonyabban és eredményesebben tudja az utasok és a fuvaroztató vállalatok igényeit kielégíteni, stabilizálni kell az üzemfőnökségek irányító apparátusát, a közgazdasági képzettségű vasutas szakemberek számának növelésével pedig elő kell mozdítani, hogy a vasút méginkább a vállalati gazdálkodás irányában (keretei között) tevékenykedjen.

A konferenciaterem

Áldozatvállaló vasutasok

A szóbeli beszámoló elhangzása után a központi vezetőség meghallgatta és elfogadta *Nagy Bélának,* a számvizsgáló bizottság elnökének jelentését, majd megnyitották a beszámoló feletti vitát. Ebben felszólalt *Pullai Árpád* közlekedési miniszter is. Mint mondotta, a kormány a MÁV vállalati gazdálkodását „kivételes" módon szabályozta, hiszen szükség szerint élvez bizonyos kedvezményeket a gazdálkodásban. Ez természetes, hiszen az, hogy menynyi árut kell elszállítani az országban, az nem a vasúton múlik. Az viszont igen, hogy milyen körülmények között végzi el a munkát, és minél önfinanszírozóbb legyen. *Mert sok függ attól, hogy a MÁV miképpen tárgyal a fuvaroztatókkal, milyen feltételek mellett vállalja a szállítást. Jobb munkaszervezés nélkül gyökeres változásra nem lehet számítani.* Biztosítani kell például azt, hogy az utazó személyzet a munkaidejét hasznosan, tényleges munkával töltse, a nagy értékű gépek, mozdonyok se ácsorogjanak tétlenül.

Szinte forradalmi változásnak nevezte a MÁV-nál a körzeti üzemfőnökségek megszervezését, de hozzátette, hogy hosszadalmas volt, és még az eredményeik sem a legjobbak. A jövőben meg kell teremteni e szervezetek hatékonyabb működtetésének lehetőségét.

Természetes azonban — folytatta a miniszter —, hogy a nehezebb gazdasági körülmények a vasúton is éreztetik hatásukat, ezért *nemcsak saralni kell a problémákat, hanem azt is mérlegelni, hogy lesz-e lehetőség a megoldásukra.* Egyébként az állandó panaszkodással éppen a vasutasok csinálnak ellenpropagandát a vasútnak: kevés a pénz, nincs ez, nincs az. Csoda-e, hogy nem jönnek a vasúthoz az emberek. Az elhanyagolt szolgálati helyek vagy a rideg hangnem sem éppen csábító annak, aki vasutas akar lenni.

Dr. Csehák Judit, a SZOT titkára hozzászólásában leszögezte: az, hogy a kongresszusi határozatokat nem módosítja a központi vezetőség, azt is jelzi, hogy a mai körülmények között nagyobb áldozatot is vállalnak a vasutasok a feladatok elvégzésében. *Ő ezt is kihallotta a beszámolóból és a felszólalásokból, nemcsak a panaszt.* Az pedig, hogy a szakszervezeti tisztségviselők esetleg türelmetlenebbek néhány kérdésben, érthető, hiszen ők találkoznak a dolgozók türelmetlenségével az első vonalban. Felhívta a figyelmet arra, hogy *„legyen fülünk a mindennapi gondok észrevételére!".* A bizalmiak egy-egy probléma magyarázatát esetleg elfogadják egy állami vezetőtől, de nem fogadják el a szakszervezeti főtitkártól, mert azt mondják, akkor is fel kell vetni a gondokat, ha a körülmények éppen nem a legalkalmasabbak a megoldáshoz. És ebben igazat is kell nekik adni.

A SZOT titkára az utazási kedvezmények szűkítéséről szólva hangsúlyozta: *a hagyományoknak, az egymás támogatásának is nagy szerepe van a szakszervezeti mozgalomban.* Bár fontos, hogy egy ilyen nagy vállalat, mint a vasút, gazdaságosan működjön, ezeket a szempontokat is érdemes mérlegelni. Ezért helyesnek tartaná, ha felülvizsgálnák a tervezett intézkedést.

A beszámoló feletti vitában a központi vezetőség tagjai alátámasztották a főbb megállapításokat, illetve saját tapasztalataikkal egészítették ki azokat. *Volosinovszki János,* a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára például rámutatott, hogy *az elkövetkezendő időben a szakszervezeti mozgalom is felelősségteljesebb munkát, kezdeményezőbb magatartást igényel.* A gazdálkodás nehezebbé vált körülményei az eddigieknél jobban előtérbe állítják az érdekek egyeztetésének gondjait, lehetőségeit, amelyeket helyesen megítélni csak kint a szolgálati helyeken, a tagság között lehet. *Joggal várják el a szakszervezet tagjai, hogy minden lényeges kérdésről érthető, gyors és rendszeres tájékoztatást kapjanak.* A dolgozók gondjainak ismerete nélkül a vasúton sem lehet eredményesen gazdálkodni.

Szűcs Zoltán vezérigazgató

Költségek és teljesítmények

Volosinovszki János még elmondotta, hogy a szolnoki üzemfőnökségen például júliusban a vontatási utazószemélyzet átlagosan 226 órát szolgált, amely személyenként 45-50 túlórát jelentett. *A 226 órának azonban csak a 43 százaléka volt az, amely tényleges munkával, produktív teljesítménnyel párosult. A többi ácsorgásból, illetve önköltségi utazásból adódott.* A jelenlegi gyakorlat szerint a budapesti igazgatóság távirati úton igényli a személyzetet a vonatokhoz. Az önköltségbe felutazó személyzet többsége vissza is önköltségbe utazik, illetve minimális produktív időt teljesít, mert az önköltségi idő, valamint az ácsorgásokból eredő idő olyan sok, hogy letelik egy szolgálat.

— Jobb munkaszervezéssel és igazgatósági együttműködéssel, a vezérigazgatóság hatékonyabb ellenőrzésével mindez kiküszöbölhető lenne, és segítenék a produktív idők növelését, az eszközök kihasználását. Ez utóbbi, különösen most, az őszi forgalom időszakában, létérdeke a vasútnak — szögezte le a tszbtitkár.

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója hozzászólásában tömören elemezte a vasút gondjait és a legfontosabb teendőket. Elöljáróban megjegyezte, hogy a szóbeli beszámoló pesszimista képet festett a vasútról, de a népgazdaság helyzete sem rózsás. *Megnehezültek a gazdálkodás feltételei, de ez nem azt jelenti, hogy az üzemviteli munka hiányosságait palástoljuk vele.* Mert az elegymozgás lassúsága, az igényelt kocsik késői kiállítása, a géprevárások, ácsorgások fegyelmezettebb, szervezettebb munkával mérsékelhetők lennének. Ez a vasutasokon múlik, és az is, hogy *a költségek és teljesítmények összhangját megteremtsük.*

— Minden poszton szolgálatot teljesítő vasutasnak tudomásul kell már venni — mondotta —, hogy szolgáltatók vagyunk, és nem állam az államban. Ne csak szabályokban, utasításokban gondolkozzanak a vasutasok, hanem próbáljanak kereskedők, gazdálkodók is lenni. *A MÁV van az utasokért és a szállítatókért, nem pedig fordítva.*

A központi vezetőség tagjai feszült figyelemmel, olykor élénk derültséggel hallgatták *Molnár Sándor* főbizalmi, üzemgazdász szavait, aki a békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozói nevében kért szót. A fuvarszervezés és kereskedelempolitikával kapcsolatban elmondotta, hogy az a tapasztalat: *nem az áruhiány az oka annak, hogy a vasút kevesebb árut szállít, hanem a kocsigazdálkodás.* Az igényeket nem tudják kielégíteni. Régebben, ha a fuvaroztató délben ment feladni áruját az állomáson, a főnök, aki ismerte a kocsihelyzetet, és jogköre is volt, elrendelte a raktárnoknak, hogy melyik kocsit adja a megrendelőnek. Napjainkban a vállalatok a szükségesnél több kocsit rendelnek, mert az is jó lesz, ha a felét megkapják.

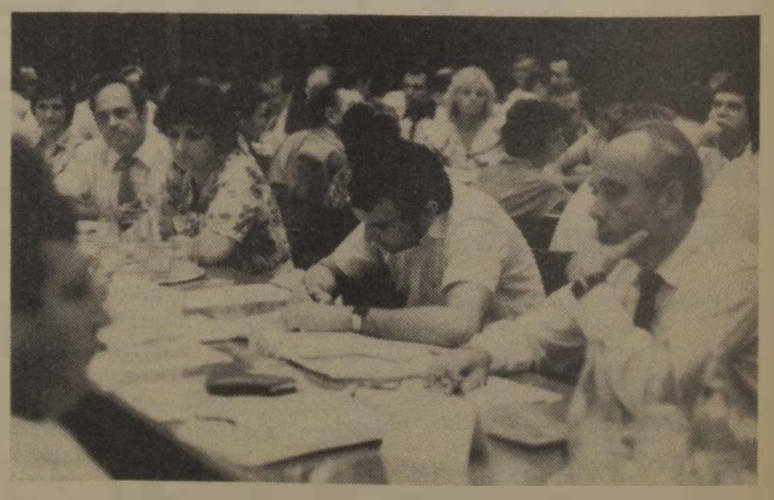
A továbbiakban elemezte a bérgazdálkodás gondjait, a túlóráztatás és a kirendelés hátrányait, valamint a szocialista brigádmozgalom helyzetét. Ez utóbbiról szólva megjegyezte:

— Üzemfőnökségünk területén ebben az évben pontrendszer alapján értékeljük a brigádok teljesítményeit. Ennek az előnye az, hogy év közben is folyamatosan foglalkozunk a mozgalommal. A jutalmazási, értékelési rendszer azonban még mindig nem megnyugtató.

Kritikus, tárgyilagos hozzászólást hallhattak a tanácskozás részvevői *Kovács Sándor* kv-tagtól is.

— Visszaemlékezve X. kongresszusunkra, akkor az egyik fontos kérdés az volt, hogy mit tehetünk a sok túlóra ellen — mondotta bevezetőjében. — Az akkori állásfoglalás szerint sem a MÁV, sem pedig a szakszervezet nem volt olyan helyzetben, hogy a túlórákat csökkenthettük volna. *A helyzet azóta sem javult, sőt néhol romlott.* Pedig a túlórákkal a teljesítmény nincs arányban. *Van olyan utazó, aki 16 órás szolgálatban egy állomásközt tesz meg, az egy órára eső járműkilométer pedig csak 7,4.*

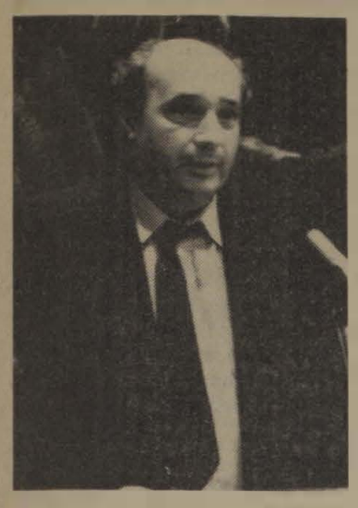
Ezek után a pihenőnapok kiadásának szükségességéről, valamint az egyen- és munkaruhagondokról beszélt. Nem kielégítő például a minőség, baj van a méretekkel és az elosztással is. Előfordul, hogy egy sapkáért vagy nyakkendőért négyszer-ötször utazni kell a szertárba.



A központi vezetőség tagjainak egy csoportja
(Laczkó Ildikó felvételei)

Állásfoglalás több kérdésben

A hozzászólások után *Koszorús Ferenc* főtitkár foglalta össze a vita lényegét, és adott választ az elhangzott kérdésekre, megköszönve a központi vezetőség X. kongresszus óta végzett munkáját.



Volosinovszki János Debrecenből

A beszámolót a testület elfogadta, majd másik napirendi pontként *megvitatta a távolsági utazási kedvezményrendszer változtatására vonatkozó javaslatot is.* Mint ismeretes, az év elején megszűnt a korábbi utazási kedvezmények jelentős köre, s korlátozták a foglalkozáshoz, munkahelyhez kapcsolódó kedvezményeket is. Így például megszűnt a balatoni, velencei-tavi kedvezmény, 33 százalékra csökkent a közalkalmazottak korábbi 50 százalékos, 50-re a Ganz-MÁVAG és a jogutód vállalatok dolgozóinak 66 százalékos vasúti utazási kedvezménye.

A vállalati hatáskörben nyújtott kedvezmények csökkentésére, illetve megvonására a Közlekedési Minisztérium irányelveket dolgozott ki. A vasutas-szakszervezet elnökségének véleménye szerint az irányelvekben tervezett kedvezménycsökkentés nem indokolt. Elsősorban azért, mert nem járna lényeges gazdasági előnyökkel, másrészt pedig a szociálpolitikai juttatások körébe tartozó kedvezmények ellensúlyozás nélküli megvonása veszélyeztetné a szociális ellátottságban és az életszínvonalban elért eredményeket. Ezért a központi vezetőség határozatot hozott, amelyben leszögezte: *nem ért egyet a vállalati hatáskörben biztosított utazási kedvezmények, a menetkedvezményi egyezség, illetve a két- és több oldalú szerződések megszüntetésével és a tervezett irányelvek kiadásával.* Egyben felkérte a Szakszervezetek Országos Tanácsát, hogy támogassa a határozat érvényesítését.

Molnár Sándor Orosházáról

A központi vezetőség ezután elfogadta az elnökség előterjesztését a MÁV-vezérigazgatósággal partner új demokratikus fórum kísérleti jelleggel történő létrehozására és tagjaira.

A Minisztertanács 1983. május 12-i ülésén hozott határozata alapján — mint az köztudott — a MÁV 1983. július 1-től vállalatként működik. Ezért — a munkahelyi demokrácia továbbfejlesztése érdekében — *a MÁV-vezérigazgatóság partnereként egy új fórum létrehozása indokolt. Az új fórum neve: Vasutasok Szakszervezete MÁV Vállalati Bizottsága.*

A központi vezetőség, az elnökség és az új fórum között munkamegosztás lesz, pontosítják a feladatokat, jog- és hatásköröket.

A vasutas-szakszervezet MÁV vállalati bizottsága tehát a MÁV-vezérigazgatóság partnerszerve. A MÁV dolgozóit, rétegeit érintő legfontosabb kérdésekkel foglalkozik. Üléseit kéthavonta, illetve szükség szerint tartja. *A MÁV vállalati bizottság tagjai:*

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Tolnai Ildikó* titkár, *Szemők Béla* titkár, *dr. Mészöly Ferenc*, a budapesti tszb titkára, *Zombori Lajos*, a miskolci tszb titkára, *Volosinovszki János*, a debreceni tszb titkára, *Verba Ferenc*, a záhonyi tszb titkára, *dr. Lugosi József*, a szegedi tszb titkára, *Halmay Árpád*, a pécsi tszb titkára, *Hajas Endre*, a szombathelyi tszb titkára, *dr. Tegzes Erzsébet*, az egészségügyi szolgálat szb-titkára, *Töllyné Pogács Rózsa*, az építési főnökségek szb-titkára, *Révai Sándor*, a járműjavító üzemek szb-titkára, *Tóth Jánosné*, a központi hivatalok és intézmények szb-titkára, *Mészáros József* kv-tag, főbizalmi, a debreceni járműjavító lakatos csoportvezetője, *Kovács Győző* kv-tag, bizalmi, Celldömölk, lakatos, *Orbán Győző* szb-titkár, a győri pft. számviteli vezetője, *Honos Antal* kv-tag, bizalmi, a dombóvári BFF műszerésze, *Fejes István* kv-tag, szb-tag, a miskolci KÜF állomásirányítója, *Gazsi András* kv-tag, főbizalmi, a ferencvárosi KÜF térfelvigyázója, *Marton György* kv-tag, a miskolci KÜF mozdonyvezetője, *Valkai Csaba* kv-tag, főbizalmi, a szentesi KÜF műszaki diszpécsere, *Imre Béla* szb-tag, az anyagellátási igazgatóság osztályvezetője, *Perger Imre* KISZ-titkár, MÁV-vezérigazgatóság, kereskedelmi szakosztály és *Almási Miklósné* párt vb-tag, MÁV-vezérigazgatóság, GJSZO mérnöke.

A központi vezetőség az előterjesztett javaslatot kísérleti jelleggel elfogadta, és egyben megbízta az elnökséget, hogy az új fórum működésének tapasztalatairól a központi vezetőséget 1984. I. félévében tájékoztassa.

Kovács Sándor Dombóvárról

A központi vezetőség ezután megtárgyalta és elfogadta az elnökség előterjesztését az 1982/83. évi szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és tisztségviselői képzés tapasztalatairól, valamint az ezzel kapcsolatos 1983/84. évi feladatokról. Továbbá egyetértett a kivételes nyugellátás megállapításának a kv társadalombiztosítási bizottsága hatáskörébe történő adásáról és tudomásul vette az elnökség tájékoztatóját az időszakos szocális gondozók 1982/83. évi működéséről, valamint a megszüntetett kisforgalmú vasútvonalak mellett élők közlekedési költségének térítéséről, majd a kv személyi kérdéseket tárgyalt.

A központi vezetőségi ülés *Gyócsi Jenő elnök* zárszavával ért véget.

(kaszala)

A VITATKOZÁS IDŐSZAKA

Véleményt, javaslatot várnak a VUSZ-tervezet előterjesztői

A *Minisztertanács* 10/1983. (V. 12.) számú, újításokról szóló rendelete július 1-től hatályba lépett, s végrehajtása szükségessé teszi a jelenlegi *Vasúti Újítási Szabályzat* felülvizsgálatát, illetve összhangba hozatalát az új jogszabály rendelkezéseivel, továbbá az Országos Találmányi Hivatal, valamint a SZOT együttes irányelveivel.

Az új szabályzattervezet elkészítésére a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete képviselőiből *munkabizottság alakult*, s az így elkészült tervezet tanulmányozása a jelenlegi időszak fontos feladata valamennyi munkahelyen. *Kérjük a dolgozókat, hogy az említett rendelet és irányelvek előírásainak figyelembevételével tegyenek hasznos észrevételeket, javaslatokat a Vasúti Újítási Szabályzat végleges kialakításához.*

Összhangban a rendelettel

Ne legyen fölösleges per

Fokozott megbecsülés

Megemlítjük, hogy lapunkban röviden már beszámoltunk a Minisztertanács új rendeletének lényegéről. Szó volt például arról, hogy az új szabályozás több vonatkozásban korszerűsíti az újítás fogalmát nem utolsósorban azért, hogy *kevesebb legyen az újítások körüli huzavona, fölösleges per, munkaügyi vita*, s lehetőség nyíljon a műszaki értelmiségnek az újítómozgalomba való fokozott bevonására, a munkaköri kötelességként benyújtott megoldások újításként való elismerésére.

A tervezet többek között ez irányba haló *teljesen új rendelkezést is tartalmaz.* Így például: *a kis jelentőségű újítások elbírálását egyszerűsített, gyorsított eljárással kell végezni.* Ez azt jelenti, hogy a helyi lehetőségektől függően a főnökség vezetője az elbírálói tanácskozásokon — az érdekeltek véleményének meghallgatása után — közvetlenül dönthet a javaslat elfogadása, hasznosítása iránt, és kalkuláció készítése nélkül intézkedhet az újítási díj kifizetése ügyében.

Arra a kérdésre is választ ad a tervezet, hogy *mi tekinthető „kis jelentőségű" újításnak.* Az, ami helyben, kisebb ráfordítással megvalósítható, és nem magas szellemi értéket képviselő javaslat, illetve, amelynek évi várható gazdasági eredménye nem haladja meg a 20 000 forintot, vagy az érte járó újítási díj az 1000 forintot.

Említésre méltó, hogy az egyes újítások értékesítése esetén az eladási ár 10 százalékánál nem lehet kevesebb az újítási díj, kivéve, ha a megoldás kidolgozása az újító munkaköri kötelességét képezte. Az újítás legkisebb összegét a tervezet a korábbi 300 forintról 500 forintra emeli. *Beruházási újítás esetén a másfél millió forintot meghaladó hasznos eredmény után az újítási díjkulcs nem lehet 3 százaléknál magasabb.*

Módosítják a közreműködők részére fizethető összegeket is. Közreműködőként vezető beosztású dolgozó csak a felettes szerv vezetőjének engedélyével bízható meg.

Nem érdektelen tanulmányoznia a *Kiváló újító* és *Kiváló feltaláló* kitüntetés adományozásának feltételeit sem. Ezek a magas szintű erkölcsi elismerések az egyéb feltételeken túl csak azoknak adományozhatók, akik *emberi magatartásukkal, a munkához és munkatársaikhoz való viszonyukkal is méltónak bizonyulnak a kitüntetésre.* Kiváló újító arany fokozatú kitüntetésben részesülhet, akinek javaslatai kétmillió forint értékű hasznot hoztak, illetve akinek 45-nél több újítását vezették be. Ezüst fokozatra jogosít az egymillió forint értékű, vagy 30-nál több újítás. Bronz fokozat 500 000 forintos haszon, vagy 20-nál több újítás esetén adományozható. Mindhárom esetben van egy olyan mérce is, amikor a hasznos eredmény pénzben ugyan nem mérhető, de a felvett újítási díjak összege számottevő. (Száz-, ötven-, illetve huszonötezer forintot tesz ki.)

A *Kiváló feltaláló* kitüntetés arany, ezüst és bronz fokozatához általában az említett összegek kétszerese az adományozás feltétele, vagy pedig rendszeres feltalálói tevékenységnek kell fűződni a kitüntetett személy nevéhez.

Új ösztönzési lehetőséget nyit meg a jogszabály annak kimondásával, hogy az illetékes miniszter *kitüntető díjat* adományozhat azoknak, akik az újítások hasznosításában (értékesítésében) és széles körű elterjesztésében kiemelkedő eredményt értek el.

Dr. Gyóni Béla

Országos ifjúmunkás-találkozó Debrecenben

Ágazati fórumok és szekcióülések ◊ Szolidaritási békenagygyűlés ◊ Gazdag kulturális program

Augusztus 26—28. között első ízben Debrecenben rendezték meg a munkásfiatalok országos találkozóját, amelyen közel tízezer fiatal, köztük százötven vasutas vett részt. A találkozó célja a különböző ágazatokban, szakmákban dolgozó munkásfiatalok egységének, az ifjúsági szervezethez való kötődésének erősítése, valamint a fiatalokat érdeklő legfontosabb kérdések megvitatása volt.

Az ünnepi megnyitó után a megjelenteket folklór műsor szórakoztatta, majd üzemlátogatásokra került sor. *A rendezvénysorozat a második napon ágazati fórumokkal folytatódott.* A közlekedési ágazathoz tartozó fiataloknak a vitaindítót *Pullai Árpád*, az MSZMP KB tagja, közlekedési miniszter tartotta a debreceni járműjavítóban. Beszédében a közlekedési tárcához tartozó vállalatok helyzetét elemezte, majd tájékoztatót adott a középtávú tervidőszak időarányos teljesítéséről is. Beszélt a vasút várható szállítási feladatairól, a szolgáltatások színvonalának javításáról, a fuvarpiaci tevékenység, gazdálkodás fogyatékosságairól.

Az ágazati fórum után szekcióülésekkel folytatódott a találkozó. Itt a pályakezdő fiatalok helyzetéről, a KISZ és szakszervezet közös érdekvédelméről, a szocialista brigádmozgalom tapasztalatairól volt szó. A kérdésekre *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője válaszolt.

Este, a városi sportcsarnokban szolidaritási békenagygyűlést tartottak. A rendezvénysorozat programjai között kulturális és szórakoztató műsorok, vetélkedők, szakmai tapasztalatcserék és kiállítások megtekintése is szerepelt.

Az információban kérdezték,

AZ ILLETÉKESEK VÁLASZOLNAK

Az elmúlt hetekben a szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben számos közérdekű kérdés érkezett a vasutasszakszervezetbe. Ezekre az illetékesektől kapott tájékoztatás alapján, az alábbiakban válaszolunk.

— Miért szűnt meg a kedvezményes vasúti használt-talpfa-vásárlás?

— A hazai alapanyag hiányában hosszabb idő óta talpfaszükségletünk túlnyomó részét tőkés importból kellett beszereznünk. Az elmúlt évben az importkorlátozás mellett a tőkés importból származott talpfák mintegy fele. Ebben az évben további importkorlátozások léptek életbe, így normál talpfát tőkésországból nem szerezhetünk be.

Ebből következik, hogy fokozott takarékosságra van szükség a talpfabeszerzést illetően is. Ezt a célt szolgálja a 108 051/1982. sz. rendelet, melynek értelmében *a pályába újra be nem építhető, egész talpfákat, a fatelítő üzemekbe kell visszaküldeni,* ahol a minősítés után részben regenerálásra kerülnek, illetve kisvasúti talpfákat készítenek belőlük. Az ilyen célra alkalmatlan talpfákat pedig összefűrészelve vasúti hivatalos helyiségek (szociális létesítmények, laktanyák, irodák stb.) fűtésére használják fel. Takarékossági megfontolásból csak az ezen felüli esetleges mennyiség kerülhet értékesítésre.

Előfordulhat azonban olyan kivételes méltányosságot érdemlő eset, ami korlátozott számban indokolttá teheti az ócska talpfaigény kielégítését. Ilyen esetekben a MÁV vezérigazgatója ad engedélyt a talpfa eladására.

— Milyen költségtérítés illeti meg az autóbusszal munkába járó vasutas dolgozót?

— A munkába járás munkáltatói támogatásának lehetőségeit is szabályozó 18/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendelet szerint 1982. december 31-ig a közigazgatási határon belül lakó dolgozót *utazásiköltség-térítésben nem lehetett részesíteni.* Ezt a rendelkezést a 98/1982. (XII. 27.) PM számú rendelet hatályon kívül helyezte. Az új rendelet értelmében közigazgatási határon belül, helyközi díjszabási rendszer alapján történő munkába járásnál a munkáltató hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy a távolsági autóbusz igénybevételéhez ad-e utazási költségtérítést.

Abban az esetben, ha a dolgozó számára helyi közforgalmú közlekedési eszköz, illetve helyi díjszabáson alapuló utazási lehetőség nincs, *akkor a helyközi díjszabáson alapuló utazási költségtérítés megilleti.* A bérletjegy árának 20 százaléka a dolgozót, 80 százaléka a vasutat terheli. Költségtérítés csak bérletjegyhez adható.

Helyi közforgalmú közlekedési eszközön, illetve helyi díjszabáson alapuló munkába járáshoz (helyi autóbuszjárat, kék busz, troli, villamos, metró) utazási költségtérítés nem adható.

— A ruhapénz utáni jelenlegi nyugdíjjárulék levonási rendszer nem hátrányosabb-e a dolgozóra, mintha a ruhapénzt az év 12 hónapjára egyenlő arányban szétosztanák?

— A jelenlegi hatályos szabályozás szerint a ruhapénz után a nyugdíjjárulékot a januári bérrel egybeszámított összeghez tartozó progresszív nyugdíjjárulék figyelembevételével kell megfizetni. Kétségtelen, hogy így januárban a nyugdíjjárulék alapjául szolgáló összeg a dolgozó szempontjából kedvezőtlenül alakul. De vajon az év 12 hónapjára szétosztva kedvezőbb lenne-e? *A válasz nem!* A részarányos, havonkénti ruhapénz kifizetése esetén, a magasabb nyugdíjjárulék levonása miatt, a dolgozó károsodna.

Városi címer szárnyaskerékkel

Városi címert fogadott el egyik legutóbbi ülésén a celldömölki városi tanács. Még a címer tervezése előtt a tanács illetékesei felkeresték a vasút vezetőit és egyeztették elképzeléseiket a jelkép motívumait illetően. A vasi településnek ugyanis a múltban meghatározója volt, a jelenben is az, és a jövőben is az lesz a MÁV. Jellemző, hogy a felszabadulás előtt szinte a vasút adta a munkásság döntő részét. Jelenleg, mint a körzeti üzemfőnökség székhelye, forgalmas csomópont, valamint az építési főnökség központja jelent meghatározó szerepet Celldömölk életében. Ezek figyelembevételével a pajzs alakú címer felső részében az oroszlán a történelmi múltat, a hajdani Nemesdömölköt, az alatta elhelyezett szárnyaskerék a vasutat szimbolizálja.

A címert *Lőrincz József*, Ybl-díjas, az Építési- és Városfejlesztési Minisztérium főosztályvezető-helyettese tervezte.

Sz. Jakab

Újítási ankét Miskolcon

A miskolci körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői augusztus 18-án újítási ankétot rendeztek a KÜF műszaki és újítóklubjában, amelyen hatvan szakvéleményező, illetve újító jelent meg.

A résztvevőknek *Majorossy Rezső*, az üzemfőnökség műszaki helyettesvezetője tartott beszámolót az első félévben végzett újítói munkáról. Ez idő alatt 119 újítást vezettek be, amelynek értéke kétmilliőhatszázezer forint. Az újítók összesen 300 ezer forintot kaptak. Tízen a Kiváló újító kitüntetés különböző fokozatait nyerték el.

A miskolci igazgatóság által hirdetett újítási versenyben — az első félév eredményei alapján — a körzeti üzemfőnökség végzett az első helyen.

Lakásépítés vállalati segítséggel

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban áttekintette a vasútigazgatóság lakásalapjának a felhasználását. Megállapította a testület, hogy 1982. első felében 54 vasutasnak összesen 5 millió forinttal segítették az önálló otthonteremtést. Az idén — a nehéz gazdasági feltételek mellett is — ugyanebben az időszakban 75-en osztozhattak a rendelkezésre álló 8 millió forinton.

Szembetűnő változás — a kormányprogramként is meghirdetett — magánlakások építésének a fellendülése és annak a MÁV részéről történő támogatása. Tavaly az év első hat hónapjában 37-en, az idén már 54-en fogtak hozzá családi ház építéséhez. Az építőanyagok árának emelkedése érzékenyen érintette a „fészekrakókat". Ennek ellenére az év második felében még 25 olyan nyugatdunántúli vasutasra számítanak, akik házépítésbe kezdenek vállalati támogatással.

JUBILÁLÓ VASÚTVONAL

A Kőszeg—Szombathely közötti 18 kilométeres szárnyvonal százéves fennállását ezrek és ezrek ünnepelték augusztus 13-án. A Kőszeg állomás utascsarnokában megnyitott vasúttörténeti kiállítás, a Jurisics gimnázium dísztermében lezajlott emlékülés, a Szombathelyről Kőszegre indított nosztalgiavonat, a közbeeső megállókon tartott ünnepi köszöntők igazolták a vasút ma sem szűnő népszerűségét. Ezt érzékeltetik alábbi képeink is

Az emléktábla felszerelése Kőszeg állomáson. Felavatásakor Kapronczai János vasútigazgató mondott beszédet

— Tessék beszállni! — rázza csengettyűjét a fehér kesztyűs, korabeli egyenruhában szolgálatot teljesítő kalauz

Közel egy óráig tart a nosztalgiavonat 18 kilométeres „diadalútja"

Ma már gyorsabb, kényelmesebb az utazás a dízelüzemű motorvonattal Szombathely és Kőszeg között
(Horváth Pál felvételei)

LEGYEN, HA KELL — EZÉRT ADJÁK

Kocsivizsgálók, fejvédő sisakkal

Az utóbbi időben több levelet hozott a posta, amit kocsivizsgálók, féklakatosok írtak szakszervezeti központunknak. Ezekben a levelekben azt sérelmezik, hogy a MÁV Munkavédelmi Szabályzatában részükre *védősisak viselését írták elő*, amihez a Vasutasok Szakszervezetének *elnöksége* is egyetértését adta. Az MVSZ hivatkozott előírásával nem értenek egyet, mert — érvelnek — a sisak viselését a körükben előforduló üzemi baleseti adatok nem támasztják alá. Sőt a sisak viselése véleményük szerint kényelmetlen, balesetveszélyes, a téliesített sisak pedig hallásérzékenységüket is csökkenti. Mindezek alapján kérik, hogy az MVSZ-ből töröljék a sérelmezett előírást.

Ebben a cikkben *csak arra vállalkozhatom, hogy elmondjam saját véleményemet a sisak viseléséről*, támaszkodva másfél évtizedes munkavédelmi tapasztalataimra, megfigyeléseimre, nem utolsósorban *teherkocsi-javító munkás* múltamra. Mert az MVSZ kért módosításának joga szakszervezetünk részéről *a MÁV vállalati szakszervezeti bizottságát* illeti meg; végső soron ez a testület dönthet a kocsivizsgálók kérése ügyében.

Körültekintően...

Ám tekintsük át először is a rendelkezés előzményeit! Nemzetközi és hazai baleseti adatok igazolják, hogy ma már nagyon sok munkafolyamatnál *a védősisak a nélkülözhetetlenül szükséges felszerelések közé tartozik*. A védősisakok védelmet nyújtanak a dolgozókat veszélyeztető, felülről leeső tárgyak, valamint szilárd testekkel ütközés esetén fejsérülések ellen.

Ezek figyelembevételével került kiadásra az *egészségügyi miniszter 3/1979. (V. 29.) EüM. sz. rendelete* az egyéni védőfelszerelésekről. A rendelet kötelezően előírta a vállalatok számára egyéni védőfelszerelések biztosítását munkahelyi ártalmak, hatások ellen, a helyi lehetőségek szerint.

A fej védelmére védősisak ott került rendszeresítésre — például alacsony, szűk munkakörnyezetben végzett munka vagy zuhanó, repülő, pattanó anyagrészek, tárgyak esetén —, ahol ténylegesen fennáll a fejsérülést okozó ártalmak veszélye.

A MÁV illetékes szervei, amikor elkészítették a *védőfelszerelési utasítást*, és amikor a Vasutasok Szakszervezete egyetértését adta, alapul vette az egészségügyi miniszter hivatkozott rendeletét, és részletesen *meghatározta a munkaköröket*, amelyekben munkavégzés során védősisak viselése indokolt.

A szabályozást igen alapos felmérőmunka előzte meg. Nem új találmányról van szó, hiszen az iparban, építőiparban, a bányászatban hosszú ideje alkalmazzák. A vasútnál sem ismeretlen eszköz: kocsirendezők, tolatásvezetők közel egy évtizede fontos védőeszköznek tekintik, és viselését már egészen természetesnek tartják.

Ellenőrzés közben

A magam bőrén is tapasztaltam, hogy kocsik alatt, szűk helyen végzett munka során a fejsérülések veszélye fokozott mértékben fennáll. Többször vertem be a fejem, pláne, amikor kevés idő állt rendelkezésünkre az elvégzendő munkához. Olyankor előfordult, hogy napokig viseltük a kapkodó munka következményeit a fejünkön. Ma visszagondolva ezekre az esetekre, azt mondom, *milyen jól jött volna a védősisak*, de akkor még nem volt. Ma már van. *Nekem, munkavédelmi felügyelőnek, a SZOT rendszeresítette a védősisakot. Olyan ellenőrzések alkalmával viselem, amikor a fejsérülés veszélyével számolnom kell.*

Munkavédelmi felügyelői működésem során tapasztalom, és ezt tragikus események is igazolják, hogy a védősisak mellőzése, vagy nem előírásszerű használata súlyos következményekkel jár. Az 1981-82. évben csak a MÁV-nál 3 olyan *halálos baleset* fordult elő, amelynek tragikus kimenetelében a védősisak viselésének elmulasztása, illetve helytelen viselése is közrehatott. Eléggé elterjedt és veszélyes szokás, hogy kocsirendezőink az állszíjat felerősítik a sisakra, vagy egyszerűen levágják. Botlás, csúszás, járművel történő ütközés esetén a sisak leesett a dolgozó fejéről, és annak védőhatása így nem érvényesült. De milyen megfontolásból került rendszeresítésre a védősisak a kocsivizsgálók részére? — kérdezheti még ezek után is bárki.

Egy kis statisztika

A javaslattevők elsősorban abból indultak ki, hogy a kocsivizsgálók az E. 12. sz. műszaki kocsiszolgálati utasításban előírt vizsgálati kötelességük teljesítése közben a kocsik alá és közé is kénytelenek menni. Nem elhanyagolható szempont az sem, hogy tehervonatok ellenőrzése során rakománymegcsúszással, kiálló tárgyakkal való ütközéssel is számolniuk kell, s ezekben az esetekben a *fej védelme kiemelten fontos*. S mit mutatnak a baleseti statisztikai adatok?

Ezek az adatok valóban azt mutatják, hogy *a kocsivizsgálókkal viszonylag kevés fejsérüléses baleset történt*. Az elmúlt öt évben 7 ilyen eset következett be. A legfrissebb eset ez év június 7-én fordult elő Miskolc-Tiszai pályaudvaron, P. J. féklakatossal. Az ő fejsérüléses balesete egyértelműen a védősisak mellőzésére vezethető vissza. E számok ismeretében egyesek csakugyan mondhatják, hogy a baleseti adatok a kocsivizsgálók érveit támasztják alá, de ez csak *látszólagos*.

Ellenőrzési és megfigyelési tapasztalataim azt igazolják, hogy a műszaki kocsivizsgálati előírásoknak nem mindenütt és mindig olyan mértékben tesznek eleget, mint ahogy azt az E. 12. sz. utasítás előírja. Vagyis: *nem annyiszor mennek akocsik alá, ahányszor ez szükséges*, s ezért „csökken" a fejsérülések veszélye. Tárgyilagosan azt is meg kell mondani, hogy *a kocsivizsgálók, féklakatosok többsége jól felkészült, rutinos szakember, akik tisztában vannak munkájuk veszélyeivel, és nagyon sokan közülük ennek megfelelően viselkednek, betartva a munkavédelmi előírásokat.* Nem tagadhatjuk persze, hogy a fejvédő sisak viselése kisebb kényelmetlenséggel jár. Meg az is igaz, hogy a téliesített, betéttel ellátott védősisak használata kétségtelenül a beszéd, illetve a környezeti hangjelzések érthetőségét befolyásolja. Azonban ez nem olyan mérvű, ami kizárná a sisak védőeszközként való alkalmazását.

Ezek után tegyük fel a kérdést: *helyes volt-e a védősisak viselését előírni a kocsivizsgálók részére?* Szerintem, ha ezzel az intézkedéssel csak egy embernek is megmentjük az életét, vagy súlyosabb baleseteket előzünk meg általa, *az intézkedés szükségességéhez, jogosságához kétség nem férhet.* Mint munkavédelmi felügyelő vallom, hogy ezt a lehetőséget kihagyni több mint felelőtlenség. Ez bűnös mulasztás lenne mindazok részéről, akik döntésre jogosultak.

Más vaskalappal!

Megítélésem szerint *a kocsivizsgálók tiltakozásában szerepet játszik a közvetlen munkahelyi irányítók, egyes szolgálati főnökségek merev magatartása, vaskalapossága. Mert mindazoknak, akiknek szerepe volt a védősisak rendszeresítését előíró utasításban, egy pillanatra sem gondoltak arra, hogy ezt a műszak mind a 12 órájában viselni kell. A védősisakot a kocsivizsgálóknak csak olyan munkaműveleteknél kell viselniük, amikor a fejsérülés veszélye ténylegesen fennáll!*

A műszaki kocsiszolgálat dolgozói megértik, hogy ezekben az esetekben a védősisak viselése *saját érdekük*, mert testi épségük védelmét szolgálja a munka során fellépő ártalmakkal és veszélyekkel szemben.

Javasolom minden kocsivizsgáló és féklakatos beosztású dolgozónak, *ne idegenkedjenek a védősisak ésszerű viselésétől.* Szakítsanak az előítéletekkel. Azzal, hogy bizonyos munkafolyamatoknál a kocsivizsgálók védősisakot viselnek, a műszaki kocsivizsgálat magas szakmai presztízse nem fog csökkenni. Meggyőződésem, hogy az utazóközönség nagyobb bizalommal fog a MÁV-val szemben viseltetni, ha látják a védősisakban ténykedő kocsivizsgálókat, annál is inkább, mivel a védősisak — mint eszköz — *a munkakultúra része.*

Az emberi élet drága kincs, ezért mindenkinek — elsősorban a munkavédelmi társadalmi aktíváknak — arra kell törekedni, hogy munkatársaik megértsék: a védőeszköz viselése egyéni és közösségi érdek. A munkahelyi irányítók pedig a meggyőzés eszközével is törekedjenek arra, hogy *a védősisakot akkor viseljék a dolgozók, amikor ez ténylegesen indokolt. Kerüljék a merev, lélektelen végrehajtást, s rugalmasan, célirányosan érvényesítsék ezt a nagyon fontos munkabiztonsági előírást.*

Pásku Jenő

Áll a tartály, áll — valutáért áll

Naponta ingázom vidéki otthonomból budapesti munkahelyemre. A másfél órás utazást általában olvasással töltöm a vonaton, de az utóbbi időben egy újabb, különös szenvedélyem lett: reggelenként, illetve esténként izgatottan várom, hogy a vonat Szabadegyházára érjen, és kielégüljön a kíváncsiságom.

Mi ez a kíváncsiság?

Körülbelül két hónapja láttam meg ott a negyedik vágányon a nyugatnémet (DB) vasút egyik tartálykocsiját. Már a számát is kívülről tudom: 33 80 786 5075—5. Ott árválkodik szegény, siklott tengellyel, s ki tudja, mire vár ...

Hát nem különös és furcsa eset? Különös például, hogy senki másnak nem szúr szemet. Talán nem is tudnak róla az illetékesek. Elképzelhető, hogy bérelt kocsi, de az is lehet, hogy ottfelejtette valamelyik vonat személyzete, miután egy tengelyével lelépett a sínről. Esetleg azért fordulhatott elő, mert a kocsi „beszeszelt" a szeszgyárban. Akár így, akár úgy történt, mindenképpen kemény valutával fizet érte a népgazdaság.

Ki kellene végre ezt a tartályt (esetleg másokat?) józanítani ...

Kertész István

Évente kétszer összejönnek...

Nyugdíjasok szerveseti élete Kecskeméten

A vasutas-szakszervezet *kecskeméti* nyugdíjascsoportjának működési területe Tószegtől Fülöpszállásig terjed. A régi munkatársak ragaszkodása olyan nagy a csoporthoz, hogy például még a Feldebrőre költözött nyugdíjas is örömmel jön taggyűlésre évente kétszer, hogy találkozhasson volt munkatársaival. Ez a határtalan ragaszkodás nyilvánul meg az egész tagság részéről, ami a csoport főbizalmijának, *Kassai Kálmánnak* nagy erőt ad a csoport összetartásához.

Hetente egy alkalommal tartanak *fogadónapot* az szb, illetve a csoport tisztségviselői. Intézik a nyugdíjasok ügyesbajos dolgait az egyébként szűk kis irodájukban. A taggyűléseken azután annál nagyobb az érdeklődés. A nyugdíjasok *lelkesen részt vesznek a beszámolót követő vitákban.* Ez volt a titka az idén is a legutóbbi taggyűlés sikerének.

Bodon Lászlónak, a vasutasszakszervezet képviselőjének helytálló az a megállapítása, hogy a kecskeméti nyugdíjas vasutasok közösségi élete példamutató. *Feleki Pál* szb-elnökhelyettes véleménye is megerősítette a csoport jó működését. Örömmel mondta, hogy most már nyugdíjasként ő is ehhez a lelkes csoporthoz fog tartozni.

FOGADÓNAP HETENKÉNT
••
VITÁZNAK IS, HA KELL
••
SEGÉLYEZÉS, ÜDÜLÉS

Sajnos, ezúttal is *tíz melegszívű, családszerető, a közösséghez mélyen ragaszkodó társtól kellett elbúcsúzni*, egyenként méltatva az elhunytak érdemeit.

A beszámolóban hallhattuk, hogy az elmúlt évben, amely egyben az idősek éve is volt, *a csoport 139 legjobban rászoruló tagja különböző címen 94 720 forint segélyben részesült.* Ezenfelül 80 fő kapott üdülési lehetőséget. A szakszervezet fedezte négy nyugdíjas *gyógyszanatóriumi* költségét. Ugyancsak 4 özvegy és egy nyugdíjas házaspár egyhónapos, ingyenes üdültetésben részesült. Ha azonban a 25 napi kórházi ápolásra adott segélyeket, a gyógyszertérítési összegeket, valamint a cukorbetegek 500 forintos évi támogatását is hozzáadnánk a kapott segélyhez, az összeg megközelítené a 100 000 forintot.

A helyben lakó nyugdíjasok közül többen a legszorgalmasabb olvasói a vasutaskönyvtárnak. Nem hivatalosan ugyan, de annál lelkesebben működik a vasutasok nyugdíjba vonult tagjaiból verbúvált *„természetbarátok köre"*. Évente több alkalommal közös országjáráson vesznek részt. A legutóbbi taggyűlésen is felhívást adtak ki közös kirándulásra. A következő szombaton *Mezőkövesdre* utaztak, megtekintették a „Matyóházat", és meglátogatták 4 üdülőtársukat a Zsóri-fürdőben. Június 24-én *Siófokon* vettek részt a vasutasok találkozóján, ahol a MÁV szimfonikusok zenekarának koncertjét is meghallgatták. Kecskeméten azt megelőzően nagy érdeklődéssel tekintették meg a vasutas *Varga Imre és társa* színvonalas fotókiállítását.

Bállint István
Kecskemét

„SOKAT HALLGATTUNK AZ UTASOKTÓL"

Személypénztárosok között a Nyugatiban

Ezen a csütörtök délutánon is éreztette hatását a közelgő hét vége a Nyugati pályaudvar forgalmán. A pénztárak előtt sorban állnak az emberek. Fülledt meleg van mindenütt. Az irodában a pénztárfőnököt helyettesítő *Zelizi Jánosné* pénztárellenőr és munkatársa, *Palla Béláné* fogad. Mint ahogy az már lenni szokott, először a menetjegyek árának emeléséről, illetve ennek hatásairól esik szó.

— Tavaly az első félévben 2 millió 55 ezer, az idén ugyanabban az időszakban mindösszesze 1 millió 635 ezer belföldi menetjegyet adtunk el — kezdi a beszélgetést Zeliziné. — Ennek ellenére az ehhez tartozó árbevétel lényegesen magasabb — 127 millió 355 ezer forint — volt a tavalyinál. Hasonló a helyzet a nemzetközi forgalom alakulásánál is. Tavaly az első félévben 74 727 jegyet adtunk el 3 millió 698 ezer forintért. Az idén viszont „csak" 31 ezer menetjegy kelt el, de 4 millió 812 ezer forint volt az első félévi bevétel. Ezek az adatok azt igazolják, hogy *az idén kevesebben veszik igénybe a vasutat*, mégis több a bevétel a tavalyinál.

Állni kell a versenyt...

Brandt Tiborné belföldi pénztáros személyes tapasztalataival támasztja mindezt alá.

— *Közvetlenül az áremelés után nekünk, pénztárosoknak, nagyon sokat kellett hallgatnunk az utasoktól* — mondja. — Aztán észrevettem, hogy a rövid távú utazások száma alaposan csökkent. Ha valaki Kőbánya—Kispestre akar eljutni, akkor semmiképpen nem vonattal megy, mert az 8 forintba kerül, míg a metróval 1 forintért odautazhat.

— Nemcsak az autókkal, hanem a Volán-buszokkal is *konkurrálnia kell a MÁV-nak*, pedig a Volán 120 százalékkal emelte a menetjegyek árát — szól közbe Palláné. — A távolsági busz költségesebb, de egészen beviszi az utasokat a városokba, vagy a Duna-menti kis falvakba, nem szólva arról, hogy sokan a telküket is jobban megközelíthetik busszal, mint vonattal.

— *A nagycsaládosokat megilleti a 20 százalékos kedvezmény* — folytatja Brandtné. — De nagyon sok a megkötöttség, ezért csak kevesen élnek, élhetnek vele. Például *kizárólag gyorsvonatra, menettérti utazásra igényelhető és 100 kilométernél nagyobb távolság esetén sem adható*. Mindezeken kívül még két tizennyolc éven aluli, saját keresettel nem rendelkező gyermek szülei kaphatják. *Ezeknek a kritériumoknak viszonylag csak kevesen felelnek meg.*

Szeretik a hivatásukat

Ugyancsak 20 százalékos utazási kedvezmény jár azoknak, akik a szegedi szabadtéri játékok megtekintésére utaznak. Sajnos, a színházjegyekre ezzel ellentétben *33 százalékos kedvezményt nyomtattak rá*, így ebből adódott némi konfliktus az odautazókkal. Bár az idén azt tapasztaltam, hogy kevesebben mentek vonattal a szabadtéri játékokra. Bizonyára szerepet játszik ebben az is, hogy az új menetrendben megnövekedett a gyorsvonatok száma, miközben kevesebb személyvonat közlekedik.

Még mindig nem élnek eléggé az utasok az előre váltás lehetőségével. Sokan talán nem tudják, hogy a fel nem használt menetjegy árát visszatérítjük, mindössze 10 százalékot vonunk le kezelési költség gyanánt. Ennek az értéke azonban nem haladhatja meg a 20 forintot. Tehát, ha valaki azért nem veszi meg előre a jegyet, mert attól fél, hogy az előre betervezett időpontra esetleg közbejön valami, ezért felesleges aggódnia, hiszen a fel nem használt jegy árát mindenki visszakapja, *különösebb utánjárás nélkül.*

Brandtné szenvedélyesen szereti a munkáját. Élvezi, amit csinál. A családjából hozta magával a szakma, a hivatás szeretetét.

— *Édesapám a MÁV Tisztképző Intézetben tanított, a nagyapám pedig pályamester volt.* Én először pedagógusnak készültem, aztán gondoltam egyet, és Nagykátán, ahol lakom, elmentem személypénztárosnak. Közben teltek az évek, és a gyermekeim a fővárosba jártak középiskolába, így lassanként nekem is egyre szűkebb volt a helyi pénztár. Izgalmasabb feladatra vágytam. Így jöttem 1978-ban a Nyugati pályaudvarra, ugyancsak személypénztárosnak. Naponta bejárok, de nem érzem terhesnek. Nagyon érdekes az itteni munkám, a keresetem is jóval több. Nagykátán havonta 10-12 alkalommal is éjszakai szolgálatra kellett menni, itt ez a felére csökkent. *A fiaim szintén ragaszkodnak a vasúthoz.* A nagyobbik közlekedésmérnöki karra jelentkezett. Szeptemberben már megkezdi egyetemi tanulmányait. A kisebbik fiú forgalmistatanuló lesz. De még nem döntötte el, hogy melyik állomásra szeretne menni.

Anyagilag is jól jártam

Közben *Kovács Jánosné* nemzetközi pénztáros is megérkezett 1971 óta dolgozik a Nyugatiban. Korábban a Szék- és Kárpitosipari Vállalat volt a munkahelye, aminek első hallásra bizony nem sok köze van a vasúthoz.

— *Így igaz* — helyesel Kovácsné. — De *a férjem a MÁV-nál dolgozik.* Fordulószolgálatot teljesít, és nemegyszer előfordult, hogy egy hétig nem találkoztunk, csak leveleztünk egymással. Végül *azt javasolta, jöjjek a vasúthoz dolgozni. Ma azt mondom, igaza volt. Rögtön itt kellett volna kezdeni a munkát. Nagyon szeretem a szakmámat. Anyagilag is jól jártam.*

— Hogyan lesz valakiből nemzetközi pénztáros?

— Ennek is sok előfeltétele van — válaszolja —, de legfontosabb talán a *földrajzi ismeret.* Előfordult már, hogy valaki hozzám fordult, de még nem is igen tudta, hová akar utazni. Tőlem várt segítséget, tanácsot. És amikor elmondtam neki, *melyik országban milyen kedvezményben részesülhet*, már lényegesen könnyebben tudott dönteni...

Megfelelni a bizalomnak!

A pénztárosokkal való beszélgetés után ismét Zelizi Jánosnéval váltok szót. Tőle is megkérdezem, hogyan kezdte pályafutását.

— *A férjem Hegyeshalomban határőrként teljesített szolgálatot, jómagam pedig átmeneti pénztárosként dolgoztam.* 1955-ben kerültem oda. Hosszú éveken át éltem Hegyeshalmon, de valójában csak a férjem hivatása kötött oda. Amikor aztán a férjemet a fővárosba helyezték, könnyű szívvel vállaltam szolgálatot a Nyugati pályaudvaron. Itt számadó pénztárosként kezdtem, két éve pedig pénztárellenőrként. tevékenykedtem. Itt hárman végezzük ezt a munkát. *Mindegyikünkhöz 20-20 működő pénztár tartozik.* Mi felelünk a munkájukért, vagyis az a dolgunk, hogy ellenőrizzük, segítsük őket.

— *Az ellenőrzés és a pénztárzárás igen nagy feladat* — veszi át a szót Palláné, a másik pénztárellenőr. — *Egy napba telik, amíg a pénztáros tételenként összeírja, mi található a pénztárban. Egy másik napot igényel a tételek kiszorzása.* Minden évben minden pénztárosnál két-két alkalommal tartunk ellenőrzést. Az első félévben és a másodikban is megvizsgáljuk, ki hogyan látja el a tennivalóit. Az a gyakorlat, hogy a kezdőknél még esetenként elfogadható, ha valaki elvéti a számítást, és gyakorlatlanságból adódik a hiba. De a későbbiekben *egy gyakorlott pénztárostól ilyesmit már nem fogadhatunk el.* Az, aki nem jól végzi ezt a bizalmi feladatot, nem sokáig maradhat meg ebben a beosztásban. Nem nehéz felismerni, hogy valaki gyakorlatlanságból hibázik, vagy azért, mert már túlságosan is „gyakorlott".

Még három év a nyugdíjig

Palla Béláné tapasztalt, régi szakember. Számára ez a munka szinte már gyerekjáték.

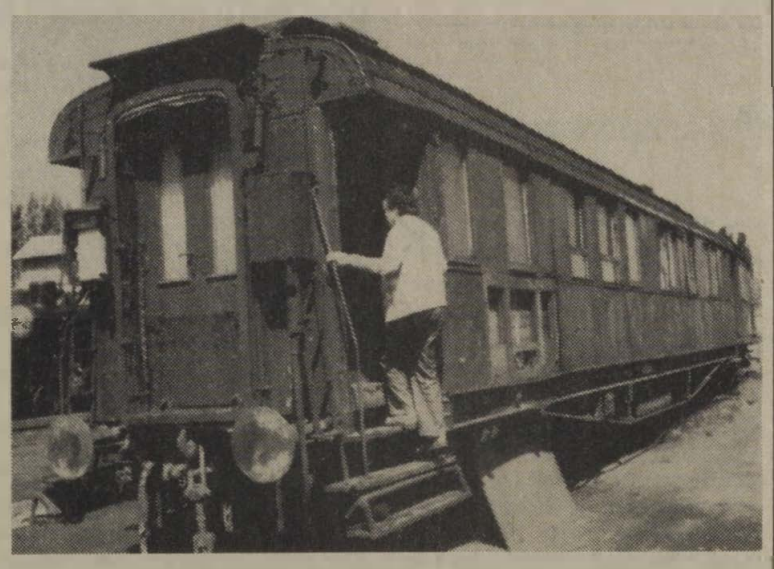
— *Még 1952-ben kerültem a Nyugati pályaudvarra* — mondja. — *Azóta megszakítás nélkül itt dolgozom. A férjem a Nyugati állomásfőnök-helyettese volt. Ma már nyugdíjas.* Itt laktunk hosszú éveken át az IBUSZ-iroda felett. A hangosbemondó minden szava behallatszott hozzánk. Szinte soha nem szakadtunk el a pályaudvartól. Éjjelente rendszerint *a csendre riadtam föl*, ha már kiment az utolsó vonat... Amióta a férjem nyugdíjas, kiköltöztünk a szolgálati lakásból a Fehérvári útra. Most érzem csak igazán, mennyire elszoktam más járművektől. Bevallom, élvezem, hogy villamossal járok be naponta. Kell ennyi változatosság. *Még három évem van a nyugdíjig, aztán magam is búcsút mondok a pályaudvarnak, több mint harmincesztendei szolgálat után...*

— k — a

MIRE LENNE JÓ — MA?

A császár termeskocsija

Lassan másfél évtizede annak, hogy a VATUKI egyik részlege hosszú sínnel végzett kísérleteket *Hatvan* határában, a *sándormajori deltavágányon.* A szakembereket szállította akkor az a vasúti kocsi, amelynek történelmi múltjára nemrég derült fény. Elhagyatva állt az állomás szomszédságában, amikor *Vass György* műszaki vezető mérnök megállapította, hogy *a jármű 1898-ban készült Aradon, Weitzer János gépgyárában,* azzal a rendeltetéssel, hogy Ferenc József császár és király, valamint szűkebb kabinetjének udvari termeskocsija legyen, a legpompásabb kivitelben. Kilométerek megszámlálhatatlan ezreit futotta be a monarchia országaiban. Aztán — az ötvenes évekig — a kormányvonat egyik kocsijaként tartották nyilván, majd „kiöregedve" a műszakiakat szolgálta hosszú éveken át.



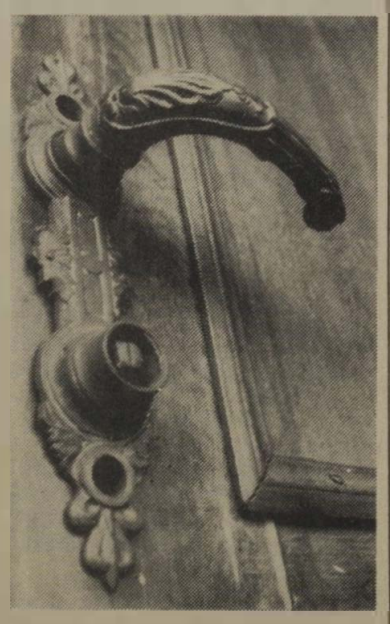
Ilyen állapotban érkezett Hatvanba a szalonkocsi

A közelmúltban a MÁV körzeti üzemfőnökség műszaki egységének *KISZ-alapszervezete védnökséget vállalt* a vasúti kocsi rendbehozatala felett. A kezdeményezés leendő sikeréhez jelentős anyagiakkal járult hozzá a *miskolci vasútigazgatóság* vezetősége. Fenyőfa deszkákat, vasszerkezeteket a MÁV helyi illetékesei adnak. A gyöngyösi váltó- és kitérőgyár is jelezte készségét a besegítésre.

Egy történelmi évfordulóra a közelmúltban meghirdetett kommunista műszak bevételének 20 százalékát szavazták meg e cél érdekében a dolgozók. A restaurálás, a kárpitok pótlása és a mai biztonsági követelményeknek megfelelő helyreállítás azonban még várat magára. A hatvani MÁV-csomópont politikai vezetése úgy tervezi, hogy *a felújítás elkészültével ifjúsági klubot rendeznek be a királyi termeskocsiban,* miáltal régi óhaja teljesül az ott dolgozó fiataloknak. Alkalmas lesz a jármű arra is, hogy évente gőzvontatású „nosztalgiautazás"-ra vigyék Hatvan és környéke kisiskolásait, miközben szakavatott felnőttek vezetik be őket a vasút történetébe, útravalóként pályaválasztás előtt.

Kép és szöveg: **Szabó Sándor**

Helyreállítás előtt a világpolitikai tárgyalások egykori színtere

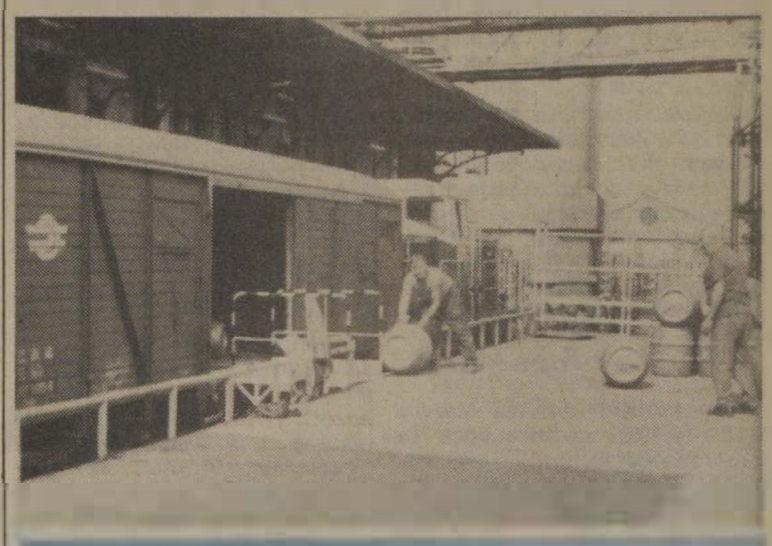


Ügyes mesterek munkája, ami sértetlenül élte túl az idők múlását

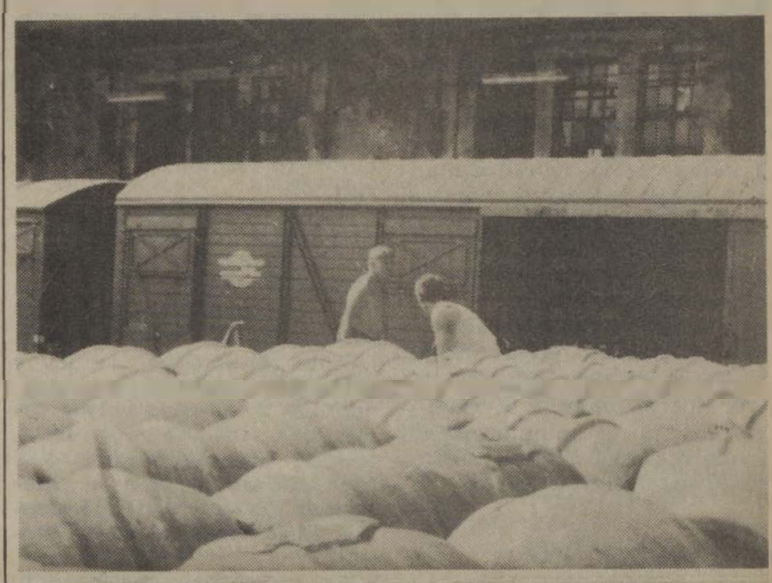
RAKODÁS A GYÁRBAN

Friss sör, Kőbányáról

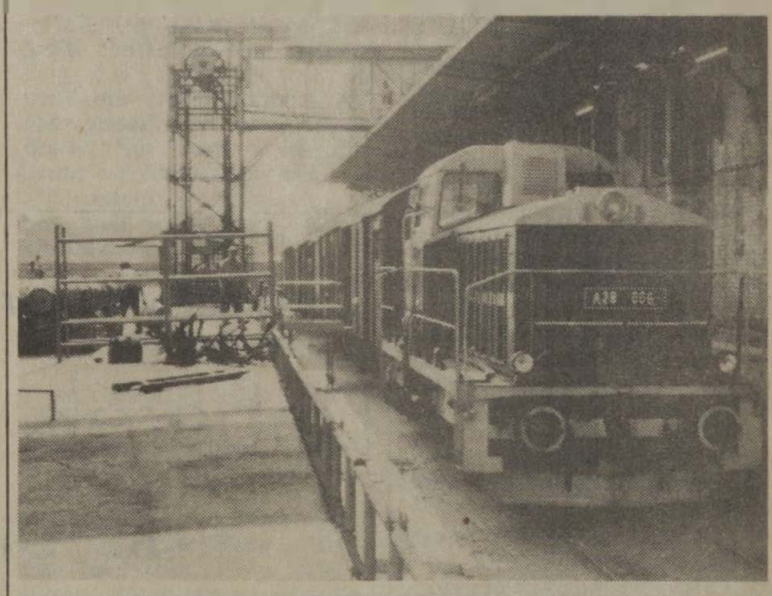
Az idei nyár melege sok helyen még a kutakat is kiszárította. Nem csoda hát, hogy a szokásosnál is nagyobb kelete volt mindenütt a frissen habzó sörnek, egyéb üdítőknek. A Kőbányai Sörgyár — ahol egyébként 1985 decemberéig tart a nagy rekonstrukció — igyekezett az igényekkel lépést tartani. Az ütemes kiszállításhoz természetesen a vasutat is „segítségül kellett hívni", ami azt jelenti, hogy a naponta kibocsátott 350—400 ezer liter hordós sörből három-négyszáz hektó vagonokban jutott el rendeltetési helyére. A jól szervezett munka, az ütemes szállítás néhány pillanatát örökítették meg alábbi felvételeink a sörgyár 2. számú — Jászberényi úti — telepén



A gyári tartalékmozdony jóformán még meg sem áll a Kőbánya-Felső pályaudvarról átadott vagonokkal, máris kezdődik a sörrel teli hordók berakása



Megtelt a rámpa, van miből rakodni



Ez a fogás kész. A megrakott kocsik lezárása és kihúzása után ismét várja az üres vagonokat a gyári rakodóhely. A vasutasokon azonban nem múlik a gyors munka...

(Laczkó Ildikó felvételei)

A vasutasok felkészültek, jöhet a cukorrépa

A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályán intézkedési tervet dolgoztak ki az idei cukorrépakampány lebonyolítására. A termelő gazdaságoktól kapott adatok szerint az igazgatóság területén mintegy 272 ezer tonna cukorrépatermés várható. *A vasút ebből 168 ezer tonnát továbbít a rendeltetési helyekre.* A többit a Volán, illetve a gazdaságok gépkocsijai szállítják.

A legtöbb répa Győr térségéből várható, csaknem 30 ezer tonna. Az igazgatóság területén üzemelő két cukorgyárnak (az ácsinak és az ercsinek) az év eleji előszállítások során mintegy 14 ezer tonna járulékos anyagot (mészkövet, kokszot, szenet, fűtőolajat) fuvarozott el a vasút. Ez a mennyiség azonban még nem elégíti ki a szükségletet. Az idén ezért még ezekből az anyagokból 23 400 tonnát kell az említett üzemekbe juttatni.

A fuvaroztatók tájékoztatása szerint ebben az esztendőben sem nyers répát, sem cukrot nem exportálnak, valószínűleg csak melaszból lesz kivitel az NSZK-ba, amelyet feltehetően tartálykocsikban adnak fel. A budapesti igazgatóság területén viszonylag kevés cukorgyár üzemel, ezért az igazgatóság más gyárakba is fuvaroz, ha a szükség úgy kívánja.

S. R.

A MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS MÓDOSÍTÁSA (6.)

A munkaruházati szabályzat változásai

A kollektív szerződés évenkénti módosításához érkező javaslatok beküldői közül sokan a munkaruházati ellátás megváltoztatását szorgalmazták. A javaslatok többsége a viselési idők csökkentésére vagy újabb ruházati típusok biztosítására vonatkozott. Az idei módosítástervezetet tárgyaló tanácskozásokon viszont kevesebb javaslat hangzott el a munkaruházat módosítására, mint az előző években.

Sajnos még mindig sokan kérték a védőfelszerelési szabályzat előírásainak módosítását, amely azt bizonyítja, hogy nem ismerik eléggé a *munkavédelmi szabályzat* idevonatkozó fejezeteit. Ezért szükséges e szabályzat leglényegesebb előírásainak felfrissítése.

Néhány fogalom

Munkaruha fogalma alatt a nagymértékű szennyeződés és elhasználódás miatt járó ruházat értendő, amelynek kihordási ideje van, s a dolgozó tulajdonába csak a kihordási idő lejárta után kerül.

A *védőruhát* a munka közbeni veszélyek és ártalmak ellen biztosítja a vállalat. A védőruhát *a munkahelyről nem szabad kivinni.* Tisztításáról, mosásáról, elhasználódás utáni cseréjéről a vállalat köteles gondoskodni.

A *kiegészítő ruházatra* (szőrme, műszőrme bélés, vagy gépkocsivezetői kabát) a munkaruházati szabályzat előírásai vonatkoznak, ezért az abban foglaltakat csak a kollektív szerződés módosítása esetén lehet megváltoztatni.

A ruhaellátás módosítása a dolgozók széles rétegeit érinti, ezért az el nem fogadott javaslatokról, vagy a bevezetésre kerülő új munkaruházati szabályzat előírásairól való tájékoztatás nagyon fontos.

Mire futja, és mire nem?

A bevezetett, illetve módosított javaslatok közül érdemes megemlíteni a *folyékony üzemanyagot kezelők* vagy az erősen szennyezett munkaterületen foglalkoztatott *külsős raktárkezelők* részére biztosított munkaruha kihordási idejének 24 hónapról 12-re való csökkentését. Hasonlóan jártak el a hivatalok létszámába tartozó *villanyszerelők* esetében is. A többi szakszolgálat hasonló munkakörben foglalkoztatott dolgozói már évek óta 12 havi kihordással kapták a munkaruhát. A raktári munkások, árumozgatók és vontatási munkások eddigi *bakancsellátása* sem felelt meg a kívánalmaknak, ezért *ezentúl magas szárú bakancsot* (surranót) *kapnak.*

A technikai fejlődés következtében a járműjavítókba a számítógép-rendszerszervező, a folyamatszervező, a programozó, az üzemeltetésvezető, a kooperátor, a terminálkezelő — *számítógépes műszakiak* megnevezéssel — színes munkaköpenyt kapnak, 36 havi viselési idővel.

Több olyan módosítási javaslat is elhangzott a területi tanácskozásokon, amelyek a dolgozók jogos igényeit tükrözték, bevezetésükre azonban *megfelelő anyagi fedezet hiánya miatt nem kerülhet sor.* Ilyen többek között a váltótisztító, kocsirendező, vontatási rendező munkakörökben foglalkoztatottaknál a *magas szárú bakancs* (surranó), a vonatfékező, vontatási reszortos, járműszerkezeti, dízellakatos munkaköröknél a munkásruha *viselési idejének csökkentése,* vagy a kocsimesterek, vonatfékezők részére munkásruha biztosítása, felsővezeték-szerelők *mellesnadrággal* történő ellátása, illetve több munkakörben egyévi viselési idővel a jelenlegi munkásöltöny helyett *két nadrág és egy kabát* rendszeresítése.

Kérték a módosítást a kiegészítő ruházat fogalmába tartozó műszőrme béléses kabátokra is. A villanyszerelő, a villamosalállomás-karbantartó és a pályamester munkaköröknél szőrmebéléses kabátot javasoltak, amelynek teljesítését a tetemes anyagi kihatáson kívül *az import alapanyagok beszerzési gondjai is kedvezőtlenül befolyásolták.*

Decentralizált ellátást!

A vasutasok munkaruházattal való ellátási rendjének módosítására vonatkozó igény felvetette a *decentralizált ellátási rendszer* gondolatát is. Ennek szükségességét a szakszervezet *központi vezetőségének* 1982. április 16-i ülése mondta ki. Az eddigi szabályozás alapvető változtatását a jelenlegi rendszer módosítási lehetőségeinek merev keretei, valamint a védőfelszerelés-ellátás 1983. január 1-től történő decentralizálása is indokolttá tette.

Az 1982 végén kiadott új védő-, illetve munkaruházati *katalógus* érdemi változásokat hozott. Több — a vasutasok részére is biztosított — ruhatípust megszüntetett. Így többek között a szőrbéléses és műszőrme béléses kabátokat is, amelyeket a jövőben már *sem védő-, sem munkaruhajelleggel nem szabad kiadni.* A katalógus változásai a munkaruha-ellátás soron kívüli és teljes körű módosítását tette szükségessé, amelynek végrehajtására csak új szabályzat kialakításával nyílt lehetőség. *Az új szabályzattervezet összeállítására a külszolgálati főnökségektől beérkezett javaslatok figyelembevételével került sor.*

Az elkészült és területi vitára bocsátott tervezet az eddigi szabályozástól a következőkben tér el:

A *viselési idők* megállapítása központilag meghatározott időintervallumokon belül *a szolgálati főnökségeken* történik. Így a beosztás helye, valamint a kevésbé vagy fokozottabb szennyeződéssel járó munkakörök alapján a valóságnak jobban megfelelő viselési idők kerülhetnek kijelölésre.

Az *üzemi kollektívák* dönthetnek — a munkavédelmi előírások figyelembevételével — a célnak, illetve az igényeknek jobban megfelelő ruházat kiválasztásában, például a munkaköpenyek színét illetően.

A kiszolgáltatott munkaruházatot a munkaviszony megszűnésekor *nem kell visszavenni a dolgozótól,* ha annak eltelt viselési ideje munkaruha esetén a 75 százalékot, lábbelik esetén pedig az 50 százalékot elérte, vagy meghaladta. A tervezet készítői a lábbeli-selejtezések jelenlegi nagy mennyiségét kívánják az előírással csökkenteni.

A tervezet kimondja, hogy a dolgozók munkavégzésük során az előírt és kiszolgáltatott munkaruházatot *kötelesek használni,* amelyet a szolgálati hely vezetője köteles rendszeresen ellenőrizni, és mulasztás észlelése esetén felelősségre vonást alkalmazni. A régebbi szabályozások ezt az előírást nem tartalmazták, azonban az utóbbi időszakban a „vegyes" ruházat egyre jobban elterjedt.

A helyi szervek felelősségéről

A tervezet a demokratikus fórumok hatáskörét az érdemi döntések meghozatalában növeli. Az általános politikai törekvések mellett ennek azért van rendkívüli jelentősége, mert a dolgozók széles köreit érinti, és a helyi viszonyok összehasonlítását, az igények felmérését, reális döntések meghozatalát csak az adott területeken lehet jól elvégezni. *Az új szabályozás a beszerzés, a készletben tartás jelenlegi rendszerét nem változtatja meg,* ezért a nagykereskedelmi centrális beszerzés gazdasági előnyei továbbra is megmaradnak.

A tervezet hatályba léptetésére csak a következő év elejétől kerülhet sor, miután a kollektív szerződés módosítására vonatkozó előírások szerint az üzemi demokrácia különböző szintű fórumain megtárgyalják az elhangzott észrevételeket, és bedolgozzák a javaslatokat. *A tárgyalások lebonyolítási ütemét a 101 610/1983. MÜSZ. A. számú utasítás* (megjelent az 1983. évi 26. számú MÁV Értesítőben) *tartalmazza.*

Az új szabályzattervezet lehetőséget biztosít a dolgozók ruhaellátással kapcsolatos igényeinek eddigieknél megfelelőbb biztosítására, ugyanakkor *nagy és felelősségteljes munkát igényel a helyi társadalmi és gazdasági vezetéstől egyaránt.*

Sutyor László

A zalai motorvezetők szószólója

Páti László, a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökség motorvezetője tagja a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének. Társadalmi tevékenységéért a közelmúltban *Szakszervezeti Munkáért* kitüntető oklevet kapott.

— A gépipari technikum elvégzése után lettem vasutas — mondja. — Érdekeltek a mozdonyok.

Hamarosan bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba is. 1978-ban választották meg a zalaegerszegi vontatási főnökség ifjúsági felelősének. Később a körzeti üzemfőnökség megalakulása után a szakszervezeti bizottság ifjúsági felelőse lett, majd szociálpolitikai feladatokkal bízták meg. Három évvel ezelőtt választották a vasútasszakszervezet központi vezetőségének tagjává.

— A területi tanácskozásokon és a kv-üléseken igyekszem a Zala megyei vasutasok, vontatási dolgozók gondjait feltárni, érdekeiket képviselni.

— Mondana erre konkrét példát?

— Az 1981-1985. évi *MÁV kollektív szerződés* megkötésekor a zalai vontatási utazók bizonyos vonatkozásban hátrányosabb helyzetbe kerültek. *Ezt szóvá tettem. A panaszt az illetékesek reálisnak tartották, és intézkedtek. Az 1982 évi bérfejlesztésnél 61 dolgozó bérét korrigálták.*

Hangversenybérlet

A MÁV Szimfonikusok szeptember 19-től október 1-ig árusítja az 1983 84-es hangversenyévad bérleteit a Zeneakadémiára és a Pesti Vigadóba. Bérletek naponta 10-től 18 óráig, szombaton 9-től 13 óráig válthatók. A vasutasoknak, a MÁV-nyugdíjasoknak és érvényes arcképes igazolvánnyal rendelkező családtagoknak kedvezményt biztosítanak.

A kedvezményre való jogosultságot a bérlet kiváltásakor bemutatott arcképes igazolvánnyal kell igazolni. Cím: 1088. Budapest, VIII., Múzeum utca 11. Telefon: 341-162.

Száz éve született Verebély László

Száz évvel ezelőtt született *Verebély László* gepeszmérnök, Kossuth-díjas akadémikus. Elévülhetetlen érdemeket szerzett a Kandó-lokomotív továbbfejlesztése, valamint a Budapest—Hegyeshalom vonal villamosítása terén. Része volt a hazai erősáramú technika fejlesztésében is.

A jubileum alkalmából augusztus 26-án koszorúzási ünnepséget rendeztek az 1959. november 21-én elhunyt világhírű tudós sírjánál, a Farkasréti temetőben. *Verebély László* érdemeit *dr. Vágó István* egyetemi tanár, a Budapesti Műszaki Egyetem villamosmérnöki karának dékánja, a Magyar Elektrotechnikai Egyesület nevében pedig *Szepessy Sándor* főtitkár méltatta. A MÁV képviseletében *Csárádi János* szakosztályvezető vett részt a megemlékezésen.

Az emlékünnepség Tatabányán folytatódott. Ott. a Bánhidai Erőművel szemközti téren leplezték le *Verebély László* mellszobrát, *Bondor István* szobrászművész alkotását. A helyi művelődési házban emlékkiállítást nyitottak.

Verebély László 1923-ban dolgozta ki a Dunántúl részletes villamosítási tervét, a vasútvillamosítással együtt. Az első londoni energia-világkonferencián Kandó Kálmánnal együtt vett részt, és angol nyelvű előadásban számolt be Magyarország energiagazdálkodásáról, a hazai vasútvillamosítás akkor még kezdetleges terveiről. Ennek köszönhető, hogy Magyarország akkor 3,2 millió font kölcsönt kapott, és felépülhetett a Bánhidai Erőmű, valamint villamosíthatták a Budapest—Hegyeshalom vasútvonalat.

Verebély László kiváló munkásságát nemcsak az országos méretű villamosítási tervek kidolgozása fémjelzi, hanem mint oktató és szakíró is a legkiválóbbak közé tartozott. Huszonnyolc esztendeig tanított, sok neves szakember vallhatta mesterének.

Séra

Pannóniai dallamok

A kőszegi MÁV Nevelőotthon fiúkórusának sikere Ausztriában

A kőszegi MÁV Nevelőotthon fiúkórusa eddig már tíz alkalommal nyerte el az úttörőmozgalom *Éneklő ifjúság* kórusainak vetélkedőjén az arany fokozatot, és háromszor a rádióban is bemutatkoztak. A kórus határainkon túl is hírnevet szerzett, hiszen szerepeltek már Ausztriában és Olaszországban is.

Legutóbb — ez év májusában — Kőszegen adtak nagy sikerű hangversenyt *Praetorius, Kodály, Bárdos* és több, ma élő zeneszerző műveiből. A műsorban fellépett a nevelőotthon fúvósnégyese is. *A szakértők elismerően nyilatkoztak a gyerekek zenei teljesítményéről.* A hangverseny főpróbája volt a június 5-i osztrák vendégszereplésnek.

A kórus az ausztriai Deutschkreuzban lépett dobogóra a helyi általános iskolák kórusaival a deutschkreuzi énekkarral, valamint a jugoszláviai boristofszki ének- és tamburazenekarral. A deutschkreuzi *Harsona* júniusi száma *Pannóniai dallamok* címmel adott hírt e nemzetközi találkozó sikeréről. A műsort a MÁV fiúkórus Praetorius: Viva la musica, *Éljen a zene című* műve vezette be. A gyerekek a házigazdák nyelvén is tolmácsoltak több közkedvelt dalt. (Minden madár itt van már, Vidám cigányélet, Osztrák népdalok.)

Kórusunkat a közönség hosszan ünnepelte. A siker *Gráf László* karnagy énekzenei nevelő munkájának is köszönhető.

MESZTEGNYŐ—SOPONYA—SZÚNYOGVÁR

Emberek, kocsik, mozdonyok az erdei kisvasúton

A mesztegnyői fatelep a *Mesztegnyő—Felsőkak* kisvasút kezdő állomása és központja. *Vass Vendel* ma már nyugdíjas. Hajdanán pályamunkás, majd fűtő volt az erdei vasúton. Ő mesél itt a kisvasút történetéről.

— 1939-ben a Berecz-cég finanszírozásával épült az első vonal, hat kilométer hosszúságban, Nagyhomokig. A munkálatokban én is részt vettem. A talaj felső, növényekkel borított rétegét lehántottuk, az alatta levő földet, homokot kisebb töltésformára összetömörítettük, majd erre kerültek a faaljak és a hétkilós sínek. Amikor elkészült a pálya, a *kéthelyi* téglagyár gőzmozdonyával megkezdtük a szállítást. Erre a mozdonyra kerültem fűtőnek. A kismozdony érdekessége volt, hogy *a három meghajtott kerékpár közül csak kettőre sajtoltak nyomkarimát, így az éles ívekbe könnyebben beállt a gép.*

— Tizenöt kocsival rendelkezett a gazdaság — folytatja. — A kisvasút a háború alatt is üzemelt, amíg a front ide nem ért. Akkor az egész területet aláaknázták. A harcok után hatástalanították az aknákat. A gőzöst a németek akarták magukkal vinni, ennek megakadályozására az egyik mérnök a fatelep után kiboríttatta a töltésoldalba. *Negyvenhétben államosították az erdőgazdaságot, vele a kisvasutat is.* Az új vezetőség a jövőt a lóvontatásban látta. A gőzös *Süttőre* került, engem pedig bélistára tettek.

Szabó Jenő 70 éves, szintén nyugdíjas, de még ma is gyakran meglátogatja egykori munkahelyét. 1958-tól a mesztegnyői kisvasút üzemvezetői posztját töltötte be.

— Én Vöröshalmáról kerültem ide — emlékezik. — A háború után a kaposvár—szigetvári (már megszüntetett) vonal *Bőszénfa* állomására szállítottuk a fát. Azt az erdei vasutat 1958-ban felszedték, *mozdonyát magammal hoztam Mesztegnyőre.* Az egyhengeres, tíz lóerős dízel még sokáig szolgált becsülettel. Később kaptunk egy másik motort, erre *deszkából csináltunk vezetőfülkét.* 1958/59-ben átépítettük az egész vonalat. A végpontot kivittük Felsőkakig. A fatalpak helyébe betonaljakat fektettünk, a hétkilós síneket kilenckilósra cseréltük. *1959-ben megindult a személyforgalom.* Négytengelyes platókocsira padokat, körbe korlátokat szereltünk. Esőben, szélben az utasok áztak-fáztak. Hogy kényelmesebb legyen az utazás, *összeácsoltunk egy zárt utasteret. A tetőt kátránypapírral szigeteltük. Ez a személykocsink most is megvan.* A másikat *Királyrétről* kaptuk. Kezdetben sok utasunk volt. Az erdők közé szorult tanyák, majorok lakosai velünk jártak a piacra, esetenként harminc-negyven utas is összejött. Most csaknem kizárólag az erdőgazdaság dolgozóit viszik-hozzák. *A hatvanas évek közepén kaptunk két C 50-es vontatót.*

A hálózathoz a fővonalon kívül két szárnyvonal tartozik. (Az elsőt, a nagyhomokit, már régen felszedték.) *Gyóta—Busvár* megálló után ágazik ki a *soponyai* szárny 4 km hosszúságban. A kiágazástól továbbhaladva *Szúnyogvár* után tér el a másik, mintegy ezerkétszáz méteres mellékvonal. Mindkét szárnyon az eredeti, hétkilós sínek fekszenek, *az engedélyezett sebesség 10 km/ó.* A fővonali 9 kg-os felépítményen 12 km/ó sebességgel közlekedhetnek a vonatok. A soponyai szárnyvonalat végigjárva megdöbbenéssel tapasztaltuk, hogy a vágányok végső, pár száz méteres szakaszát *„ellopták".*

A kisvasúton havonta most is 9000 köbméter faanyagot szállítanak.

(Gerecsei)

Bácsbokod—Bácsborsod

Szabadnapokon is rakodnak

Délután három óra. *Bácsbokod—Bácsborsod* vasútállomáson még teljes lendülettel halad a vagonok kiürítése. A nyitott ajtókon át szójabab kerül a várakozó traktorok pótkocsijába.

— A baja—halasi vonalon Jánoshalma után nálunk a legnagyobb a kocsiforgalom — állapítja meg *Sass Péter* forgalmista — Mezőgazdasági vidék a miénk, érthetően főleg műtrágya, takarmány, gabonafélék érkeznek és indulnak állomásunkról. Tavaly ősszel ezerkétszáz vagon cukorrépát küldtünk a hazai gyáraknak, várhatóan idén sem lesz kevesebb. Van egy iparvágányunk is, ezen három cég, a Gabonaforgalmi Vállalat, a Tüzép és a MÉK rakodik.

Jelentős mennyiségű az exportföladás. A Szovjetunióba rendszeresen küldenek élőt, főként szarvasmarhát. A környékbeli gazdaságok kapcsolatban állnak egyes nyugati magáncégekkel, ezek részére is gyakran indítanak élő rakományt.

Ami szintén lényeges: *a kocsitartózkodás terén kedvező eredményeket sikerült elérni.* Ez persze köszönhető a rakodófelek hozzáállásának is. Megszervezték az állandó, készenlétszerű munkarendet, *akkor sincs probléma, ha szombaton, vagy vasárnap érkezik részükre áru.* Vannak ugyan kisebb vállalatok, amelyek erre, helyzetüknél fogva nem képesek, de a havi százötvenkétszáz kocsiból legfeljebb három, vagy négy az övék. Minden lehetséges eszközzel a kocsifordulók megrövidítésén fáradozunk.

— Mekkora a személyforgalom? — A személyforgalomból adódó pénztárbevételünk eléri a havi százhúszezer forintot. Bácsbokodon és Bácsborsodon kívül a vonzáskörzetbe tartozik *Katymár, Madaras,* valamint *Csávoly.* Ezeket a falvakat autóbusz köti össze állomásunkkal. Az emberek többsége hivatásforgalomban, bérlettel utazik, a kisebbik részük csak alkalomszerűen. Az ingázók között természetesen akad vasutas is, ők Bajára járnak szolgálatba.

G. T.

Munkavédelmi szakemberek továbbképző tanfolyama

A *debreceni vasútigazgatóság* a közelmúltban négynapos bentlakásos munkavédelmi továbbképző tanfolyamot rendezett a festői környezetben levő tokaji családi üdülőben, amelyen a munkavédelmi vezetők, ügyintézők és a munkavédelmi felügyelők vettek részt.

A hallgatók időszerű munkavédelmi kérdésekről, az MVSZ és helyi függeléke gyakorlati alkalmazásáról hallhattak előadásokat. Utána konzultációkon cserélték ki tapasztalataikat a résztvevők. A negyedik napon gazdasági szakszervezeti fórumot tartottak, amelyen megjelent és válaszolt a hallgatók kérdéseire *Deák Zoltán* igazgatóhelyettes, valamint a szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság több szakembere.

Tízéves a szegedi MSZBT-tagcsoport

Tíz évvel ezelőtt, 1973-ban alakult meg Szegeden, az *igazgatóság* központjában, az MSZBT-tagcsoport. Két évvel később a tagcsoport elnöksége felhívással fordult Szeged valamennyi szolgálati helyéhez, hogy hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére csatlakozzanak a Magyar—Szovjet Baráti Társasághoz. A felhívás nyomán 1975. április 4-én megalakult a szegedi *vasúti csomópont* tagcsoportja, amelynek 3500 tagja van, s munkájukat 30 tagú elnökség irányítja. Az *elmúlt tíz év eredményeit tekintették át a tagcsoport tagjai Szegeden, a vasutas művelődési házban nemrég lezajlott tanácskozáson.*

Dr. Baláspiri Lajosné, a tagcsoport titkára adott számot a végzett munkáról, a magyar—szovjet barátság elmélyítésében kifejtett tevékenységről. Többek között elmondta: *minden évben részt vettek a vezérigazgatóság által megrendezett orosz nyelvi versenyen*, ahol tagjaik jelentős eredményeket értek el. Bekapcsolódtak a központi Gorkij nyelviskola tanfolyamába, a kihelyezett tagozaton dolgozóik szervezett orosz nyelvű oktatásban vettek részt. Az MSZBT központjából, illetve a Szovjet Kultúra és Tudomány Házából rendszeresen filmeket kölcsönöztek, több alkalommal láttak vendégül olyan szakmai, műszaki-tudományos témakörrel foglalkozó szovjet elvtársakat, akik a szovjet vasutak ismertetésén túlmenően a moszkvai, az ogyesszai emberek életéről, munkájáról, eredményeiről is beszámoltak. *Emellett lehetővé tették azt is, hogy tagcsoportjuk tagjai személyes élményeket szerezzenek:* 30 tagú csoport utazott a Szovjetunióba Leningrád, Tallin, Riga útvonalon. Ezenkívül több alkalommal a Csongrád megyei pártbizottság által szervezett utakon ismerkedtek a szovjet tájakkal, az ott élő emberekkel.

A tagcsoport életének jelentős eredménye az ogyesszai vasútigazgatóság dolgozóival felvett kapcsolat. Törekvéseik eredményeként létrejött a *„szocialista munkaverseny együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződés"* Szeged és Ogyessza vasúti csomópont szolgálati helyeinek kollektívái között. A szerződés konkrét gazdasági feladatokat tartalmaz, melyek megvalósítása mindkét kollektíva közvetlen érdeke. A barátság jele az ogyesszai területen levő intézményekkel, üzemekkel, szolgálati helyekkel, a vasúti párt-, komszomol-, SZMBT-tagcsoportokkal, kommunista-szocialista brigádokkal való testvéri viszony megteremtése, és az egyének, csoportok közötti levelezés, számos tapasztalatcsere-látogatás is. A szegedi vasutasok elsősorban az Ogyesszában működő hasonló szakszolgálati ágak dolgozóival teremtik meg a közvetlen kapcsolatokat.

Az ogyesszai barátokon kívül a Csongrád megyében működő többi tagcsoporttal is jó kapcsolatot alakítottak ki. Ezek közül is kiemelkedik a hódmezővásárhelyi Alföldi Porcelángyár MSZBT-tagcsoportjával való kapcsolatuk: *évente tapasztalatcserét szerveznek, egymás munkáját figyelemmel kísérik.*

Agitációs és propagandatevékenységük során számos rendezvénnyel tették színessé, tartalmassá munkájukat. Megemlékeztek a politikai évfordulókról, meghívták *Igor Turbin* elvtársat, a Bajkál—Amúr vasútvonal egyik tervezőjét; bélyegkiállítást, *szovjet műszaki könyvhetet rendeztek*, szovjet tudományos és kulturális folyóiratokat járatnak. *Megalakították a Moszkvai Rádió magyar nyelvű adásának klubját.*

A tagcsoport tagjai a jövőben tovább erősítik a két nép barátságát, a két ország vasutasai közötti testvéri kapcsolatot.

G. J.

MEGJEGYEZZÜK

A kevesebb többet érne

Szembetűnő, hogy amikor néhány vonalszakaszon a vonatok rövidsége miatt szinte elviselhetetlen a zsúfoltság, Tatabánya-Alsó és Oroszlány között nyolc-kilenc kocsis szerelvények közlekednek, ötven százalék alatti kihasználtsággal. A gyakorlat igazolta, hogy ezen a vonalon öt személykocsi közlekedtetése is elegendő lenne.

Van a dolognak egy másik, jelentékenyebb oldala, a felhasznált, jobban mondva az elpocsékolt villamos energia. Öt kocsi vontatása a nyolc-kilenccel szemben mintegy 100 kilowattal csökkentené a vonatonkénti energiafogyasztást, ami napi összesítésben már több ezer kilowattot jelentene.

Végül egy harmadik nyomós érv: a hosszú szerelvények esetében — a műszaki utasítások figyelembe vételével — lehetetlenség betartani a végállomásokon megszabott 6 (!) perces fordulóidőt, a két város között állandósultak a késések! Évekkel ezelőtt öt kocsiból álló, kihelyezett szerelvény járt Oroszlányba, a takarítást Tatabánya-Alsón végezték. Erre a feltételek ma is adottak. A műszaki problémák száma is kevesebb volt, mint a naponkénti cserék esetében. Az ésszerűség is ezt kívánná, hogy állítsák vissza a régi, jól bevált rendszert.

(gerecsei)

Németh István:

Gyermek néz rám

Gyermek néz rám
kipróbált mosolyaim
ő eldobja
Oda adom a sípom
neki
huncutkodik velem
egy tiszta világ
utazik itt
bevésődik napomba.

BOGLÁRI NYÁR

Panaszmentes kiszolgálás

Balatonboglár a legszebb vasútállomások egyike. Modern épületkomplexumának árnyékolt üvegablakai némileg enyhítik a kinti 35 fokos hőséget. Miniatűr botanikus kertje szinte egyedülálló. Az *Utaselátóban* „kifogyhatatlan" a hideg sör és üdítő ital. A kiszolgálás is udvarias.

— *Én még a régiektől tanultam a vasutat* — magyarázza *Fenyvesi Béla* állomásfőnök. — Szigorú fegyelmet követelek a beosztottaktól. A szolgálattevő például nem állhat ki vonatot meneszteni ingben, szandálban. Én is a szabályzatban előírt egyenruhát viselem, bármilyen meleg is van. Mindenki udvarias, segítőkész. *Másfél éve semmiféle panasz, reklamáció nem érkezett hozzám.*

— Az áruforgalmunk sem jelentéktelen — folytatja. — Naponta 70—80 kocsit rakunk. Valamennyi ügyfelünket hosszadalmas lenne felsorolni, közülük a legjelentősebbek: az állami gazdaság, a tüzép, az áfész, a pincegazdaság, a malomipar, a halgazdaság és a környező falvak téeszei. Ilyenkor, augusztusban a dinnye teszi ki a rakományok zömét. A kocsiellátásra ritkán van panasz. Elvünk: *Ha az ügyfél rakodni akar, kocsit kell szerezni. Ezért vagyunk mi!* Sajnos a rakodóterületünk, vágányaink állandóan telítettek. Legutóbb huszonnégy vagon kavics érkezését jelezték, de nem tudtuk fogadni, hiszen az élelmiszerrel rakott vagonok a fontosabbak. *Előbb-utóbb szükség lesz a bővítésre, rekonstrukcióra.*

T. Z.

Természetjárók Várnában

A MÁV Kórház természetjáró szakosztálya a közelmúltban nyári túrát szervezett Várnába, amelyen harminc sportot kedvelő dolgozó vett részt. Gazdag természetjáró programot állítottak össze és szárnyashajóval jártak Neszebárban is. Nappal sokat füröddtek, esténként pedig bográcsban főzték a vacsorát. Várnában megtekintették a Hunyadi emlékeket és a tengeri múzeumot.

Mi lenne a világgazdaságban, ha mindenütt leszerelnének a katonák?

Tudományos kutatások a haditermelés átállításának lehetőségeiről

A szovjet szakszervezetek tevékenységének szerves részét képezik a szocialista országok és egy sor tőkés ország szakszervezetével közösen végzett *rekonverziós kutatások* a haditermelés békés célokra való átállításának lehetőségeiről. A tapasztalatokat számos nemzeti és nemzetközi szakszervezeti központban, többek közt a *Szakszervezeti Világszövetségben* hasznosítják. A szakértők véleménye szerint igazán értékessé az teszi őket, hogy a Szovjetunió háború utáni helyreállításának valós tapasztalatain alapulnak.

Általánosságban véve az úgynevezett rekonverzió és a leszerelés legégetőbb kérdése a *foglalkoztatás.* A dolgozók munkanélküliségtől való félelmére építve a kapitalista államok hadiipari komplexumainak képviselői arról kívánják meggyőzni a tömegeket, hogy a hadiipar biztosítékot nyújt a munkanélküliség ellen, viszont békés termelésre való átállítása a munkanélküliek számának katasztrofális emelkedését vonná maga után. Ez azonban *így nem igaz.*

A haditermelés foglalkoztatásának dinamikáját számba véve könnyen megállapíthatjuk, hogy míg a katonai célú beruházásokat az iparágban dolgozók számának jelentéktelen növekedése kíséri, *egy ugyanolyan mérvű beruházás a polgári életben csaknem kétszer annyi embernek ad kenyeret.* Az USA munkaügyi statisztikai hivatalának adatai szerint egymilliárd dollárnyi, a haditermelésbe befektetett összeggel 75 ezer munkahelyet teremthetnek, ugyanakkor ez az összeg a közművelődés terén 187 ezer, az egészségügy szférájában 139 ezer, az építőiparban 100 ezer állás biztosítására lenne elegendő.

A hadigépezet átállítása egyáltalán nem járna katasztrofális következményekkel, mint azt az enyhülés ellenzői bizonygatják. A második világháború befejezését követően az USA fegyveres erőinek létszámát 9 millió fővel csökkentették, mindemellett a munkanélküliek száma gyakorlatilag szinten maradt abban az időszakban.

Magától értetődő persze, hogy a tőkés országok piacgazdálkodásával ellentétben *a szocialista tervgazdálkodás kedvezőbb feltételeket teremt a leszerelési intézkedések bevezetéséhez.* Lássuk például a Szovjetunió ez irányú tapasztalatait:

Emlékezetes, hogy az ötvenes évek végén, a hatvanas évek elején a Szovjetunió két ízben is jelentősen, összesen mintegy 3,3 millió fővel csökkentette fegyveres erőinek létszámát. A törvényerőre emelkedett kormányrendelet értelmében a minisztériumok és a különböző intézmények kötelesek voltak a hivatásosok számára szakképzettségük és munkaviszonyuk figyelembevételével *egy hónapon belül állást biztosítani.* A munkahelyükre utazás költségét megtérítették, s egyszeri, vissza nem fizetendő *lakásépítési támogatásban, háztartási és lakásfelszerelési kölcsönben részesültek.*

Saját haderőcsökkentési tapasztalatait a Szovjetunió az ENSZ részére kidolgozott leszerelési javaslataiba is beépítette. A világszervezetnek átnyújtott *„A leszerelés gazdasági és társadalmi következményei. A leszerelés következtében felszabadult tartalékok békés célú átállítása. A Szovjetunió válasza"* c. dokumentumban megállapították, hogy a haderőcsökkentés eredményeként megtakarított eszközöket a Szovjetunióban a különböző iparágakban a mezőgazdasági termelésre, a közlekedésre, kereskedelemre, tudományra, kulturális célokra, az egészségügy fejlesztésére fordították. A lakásépítés teljesítménye kétszeresére emelkedett, több millió hektár területű szűzföldet hódítottak meg, *a bérek csökkentésének elkerülésével korlátozták a napi munkaidőt.* A honvédelem egyéb készleteit (épületeket, közlekedési eszközöket, nyersanyag- és üzemanyag-tartalékokat stb.) polgári vállalatok és intézmények vették birtokba.

A szovjet szakszervezetek szerepe a leszerelésben nem csupán az illetékes állami szervekkel együttesen végzett tevékenységre, a megfelelő tervek kidolgozására korlátozódik. *A szakszervezetek biztosítékot nyújtanak azoknak a dolgozóknak, akiket a haditermelésből a népgazdaság polgári területeire irányítottak át.* A társadalmi-gazdasági tervezőmunkát, a termelőerő fluktuációját, az új munkahelyek létesítését s a munkaelhelyezéseket illetően a szovjet szakszervezetek jogai évről évre bővülnek. Ez arra is reményt ad, hogy *a Szovjetunióban a leszerelés sokoldalú problémáit a dolgozók szükségleteinek messzemenő figyelembevételével, az össztársadalmi és személyes érdekek megfelelő összehangolásával oldják meg.*

De a leszereléshez az államok közötti bizalomra, a feszültség enyhítésére, az együttműködés fejlesztésére van szükség. Ezért biztosítják a szakszervezetek teljes támogatásukról az enyhülési politikát, és ezért fokozzák a tartós béke megteremtésére és a népek közötti békés együttműködésre tett erőfeszítéseiket.

Alekszandr Jefremov,
a történelemtudományok doktora,
a szakszervezeti főiskola professzora
(APN)

KÖNYVTÁR AZ ÁLLOMÁSON

Olvasóvá nevelni az embert...

Apró könyvtár, nagy feladatokkal. Így summázhatnám azt a követésre méltó törekvést, amelyet a múlt év végén felvállalt a győri vasutasok Arany János Művelődési Házának könyvtára. Csak győzze hallgatni az ember azt a sok, már megvalósult és újabban született további tervet, amelyet a könyvtáros, *Vincze Sándorné* feltár a látogató előtt.

Területi jelleggel

— A legelső és legörömtelibb a *lehetőség*, amelyet a körzeti üzemfőnökség teremtett a könyvkedvelő emberek és a könyvek számára — mondja Vinczéné, Marika, olyan lelkesedéssel, mintha a Széchényi Könyvtár dirigálását bízták volna rá. — Éveken át az Arany János Művelődési Házban voltunk akkorka helyiségben, hogy az a mostaniba háromszor is beleférne. A forgalom ott is nagy volt, de a helyben olvasásra sajnos nem volt mód. Itt azonban már hellyel tudom kínálni az érdeklődőket: a vasutas kollégákat, azok gyermekeit, és az utasokat is. Ez a könyvtár — a funkcióját tekintve — majdhogynem *területi könyvtár*, mert az utazóközönség is igénybe veheti. Sok felől, sokan járnak ide. A múlt évben például öt és fél ezren. A beiratkozott olvasók száma 936, és ők egy esztendő alatt *21 036 könyvet* kölcsönöztek . . .

— És mi a fő céljuk?

— *Olvasóvá nevelni az embereket.* Ezen belül is gondoskodni a dolgozók munkahelyi könyvellátásáról, bővíteni a könyvtárlátogatók körét —, *elsősorban a szocialista brigádok, a fizikai dolgozók és szakmunkástanulók között.* Jelenlegi helyünkön — a főépület valamikori kultúrtermében, ami azelőtt jobbára kihasználatlan volt — a nyitvatartás is jobban igazodik az igényekhez, a műszakváltásokhoz. *Könyvtárunk azelőtt heti 17. most 24 órában tart nyitva.* Örvendetes, hogy az új helyen több a diákolvasónk.

Betekintés a brigádnaplóba

— Hogyan segíti a könyvtár a szocialista brigádokat?

— Különféle ajánlásokkal. Sok brigáddal van jó kapcsolatunk. *Ők rendszeresen elhozzák a brigádnaplójukat, és azokat megtekintve látjuk: mit vállaltak, mire készülnek — akár a szakmájukban, akár a kultúra valamelyik területének megismerésében. Ezek megvalósításához ajánlunk irodalmat.*

Mindig igen nagy öröm a könyvtáros számára, ha a brigádtagok beszámolnak arról: sikeres volt az ajánlás, jól sikerült a vizsga, a városnéző séta, a brigádvetélkedő, a kirándulás, más városok történelmi nevezetességeinek felfedezése, vagy más értékes terv, program.

A szocialista brigádok évek óta szeretik, igénylik az *irólolvasó találkozókat.* Az elmúlt hónapokban egy alkalommal *Miskolczi Miklóssal*, egy alkalommal pedig *Szilvási Lajossal* találkozhattak a vasút dolgozói. Mindkét találkozót megelőzően nagy volt az érdeklődés a két író könyvei, valamint életük és munkásságuk iránt.

— Az olvasók általában milyen könyveket keresnek?

— Igen örvendetes, hogy az utóbbi években, akárcsak a megyei könyvtárban, nálunk is megváltozott az olvasók igénye. *A többség leginkább az ismeretterjesztő könyveket keresi.* Azok közül is főként azokat, amelyekre a rádió, vagy a televízió hívta fel a figyelmét. Sokan a számukra érdekesnek mutatkozó témakörökben akarnak bővebbet tudni, ezért kérnek könyveket. Mások a szakmájukhoz segítséget adó műveket keresik. Vannak, akik azért jönnek, hogy a bel- vagy külföldi kirándulásokhoz, üdülésekhez, turistautakhoz kérjenek tájékoztatást: *útleírásokat, tudományos értekezéseket, elemzéseket, műemlékleírásokat, szótárakat, térképepeket.* Mindebből kitűnik, hogy a dolgozók egy része már a szomszéd városba sem megy el készületlenül. Mielőtt elindul, tudni akarja, hogy a megnövekedett, ám mégis rövid szabad idejében mit nézhet meg, azaz, mit érdemes megnéznie.

Megbecsülés — kölcsönösen

— Vannak-e letéti könyvtárak?

— Évek óta négy működik: *a rendező pályaudvaron, a GYSEV győri állomásán, az ikrényi, valamint az öttevényi vasútállomáson.* Tavaly úgy terveztük, hogy még két letéti könyvtárat létesítünk. Egyet a vontatásnál, egyet pedig a vasútat építő katonák részére. Az első hely hiányában, a második idő hiányában maradt el. Ha már letéti könyvtárakról beszélünk, el kell mondjam, hogy *a GYSEV igazgatóságtól — éppen a letéti könyvtárak működtetéséért — minden esztendőben kapunk egy napra egy autóbuszt, hogy azzal téritésmentesen kirándulni vihessük a könyvtárak aktivistáit, a jól dolgozó szocialista brigádokat.*

Búcsúzóul körbejárom a rendbe rakott, értékes olvasmányokat: a tudományos, a műszaki, a szépirodalmi, a történelmi, a szórakoztató témájú könyveket. Az egyik sarokban a dolgozók *gyermekeinek* ajánlott kedves, szeretetre méltó történeteket tartalmazó kötetek *kiállítása* hívja fel magára a figyelmet. A másik sarokban pedig *a szakszervezeti kiadványok* késztetik megállásra a látogatót. Többek között az *Állampolgári alapismeretek*, a *Jogsegély- és jogi tanácsadás*, *Az üzemi demokrácia és az emberi kapcsolatok*, *Marosán György: Bizalmi* című könyve és más értékes tájékoztatást adó művek, mint *a legújabb szerzemények.*

Sindulár Anna

Szobrász és szobrai

A Vasutasok Szakszervezetének 33. képzőművészeti kiállításán a Dunakeszi Járműjavító Üzem két fiatal amatőr képzőművésze is bemutatkozott legújabb alkotásaival. *Péter Nándor* az anya és gyermek bensőséges kapcsolatát formázta meg. *Czinege István* pedig három szoborral vett részt a kiállításon. Zámenhofról, az eszperantó nyelv „atyjáról" készített portréjáért a legjobb emberi ábrázolásért járó díjat nyerte el.

Czinege István több mint egy évtizede a munka után szinte mindennap ingázik Dunakeszi és a budapesti Népszínház utcában lévő Vasutas Képzőművészeti Szakkör között. A lelkes, alkotókedvvel teli képzőművésszel, aki „civilben" *műszaki ellenőr*, a munkahelyén beszélgettem.

— *Nagyon sokat kellett tanulnom addig, amíg az első szobor elkészülhetett* — mondja. — Kezdetben kudarcok is értek. Sokat küszködtem az anyaggal és önmagammal egyaránt. Később egyre több tervem sikerült, és az *ismerősök, munkatársak is biztattak.* Még nagyobb energiával tanultam és dolgoztam. Sokat köszönhetek mestereimnek is.

— Az amatőr mozgalom sokféle lehetőséget kínál az érdeklődőknek. Én az emberi kapcsolatokat, a sportolót, a munkást formázom leggyakrabban. Ahhoz, hogy elképzeléseimet megvalósíthassam, *az üzem vezetői is segítségemre vannak.* Fémmel és kővel dolgozom. Az üzemben található olyan hulladékanyag, amit felhasználhatok szobraim elkészítéséhez. A mostani kiállításon bemutatott életnagyságú *Tornásznő* és a *Szerelők* is hasonló alapanyagból lettek megmintázva. Kőből készítettem az étkezdénk előtti parkban elhelyezett, munkást ábrázoló szobrot, és az óvodánknak ajándékozott alkotásomat, a kancsót tartó gyermeket.

— Melyik a legkedvesebb szobra?

— *Mindegyik kedves, hiszen valamennyivel „megküzdöttem", és mind a szívemhez nőtt. De talán a legkedvesebb a művelődési központ névadójáról, József Attiláról készített portrém, amely a kultúrház előtti köztéren látható.*

Vetési Imre

MUNKAHELYI OLIMPIA

Kispályás labdarúgó döntő Balatonkenesén

Színvonalas mérkőzések, sportszerű küzdelem

A vasutas munkahelyi olimpiai mozgalom legnépszerűbb sportágával, a kispályás labdarúgásnak a küzdelmei fejeződtek be az elmúlt hét végén Balatonkenesén. Közel hatszáz csapat kezdte meg a versengést még 1982 őszén, hogy az arra legrátermettebbek szűkebb pátriájukat is képviselve, a 13 középirányító szervezet színeiben versenyezve eldöntsék a legjobb labdarúgócsapat cím sorsát.

A kulturális, agitációs, propaganda-, és sportosztály meghívására 12 csapat jelezte részvételi szándékát. (A GySEV Igazgatóság a helyi olimpiai napjuk egy időbe esése miatt lemondta szereplését.)

A megjelent csapatokat a versenybíróság két csoportba osztotta. A csoportokon belül körmérkőzéses formában alakult ki a sorrend, majd vasárnap a helyosztókra került sor.

Az „A" csoport küzdelmeiben, végig egyenletesen jó teljesítményt nyújtva, a MÁV Építési Főnökségek csapata veretlenül végzett az első helyen, míg a „B" csoportban a záhonyi TSzB és a debreceni TSzB csapatai között óriási küzdelem alakult ki a döntőbe jutásért. A váratlan keresztbeverések és némi szerencse segédletével végül is a debreceniek minimális gólkülönbséggel kerültek a döntőben való részvételt biztosító első hely birtokába.

A végküzdelmek a 11. hely eldöntéséért vívott mérkőzéssel kezdődtek, ahol is a budapesti TSzB csapata váratlan nagy különbségű győzelmet aratott az Utasellátó Vállalat SzB csapata fölött. A 9. helyért a vasút-egészségügyi szolgálat SzB csapata a miskolci TSzB csapatával, a 7. helyért a Központi Hivatalok és Intézmények csapata a szombathelyi TSzB csapatával, az 5. helyért a pécsi TSzB csapata a szegedi TSzB csapatával került szembe. A végig küzdelmes mérkőzéseken végül is a miskolci, a központi hivatalok és a pécsi csapatok bizonyultak jobbnak.

A dobogós helyezésekért először a járműjavító üzemek szb csapata és a záhonyi TSzB csapata lépett pályára. A már pihenő csapatok lelkes buzdítása közepette kifejezetten jó mérkőzésen a záhonyi TSzB csapata megérdemelt, 4:1 arányú győzelmet aratott, és *a torna harmadik legjobb csapata címet érdemelte ki.*

A döntőben az Építési Főnökségek SzB-csapata a debreceni TSzB csapatával vívott elkeseredett küzdelmet. Az egyenlő erők küzdelme a rendes játékidőben döntetlenül (1:1) végződött. A versenykiírás értelmében ezután büntetőrúgásokra került sor.

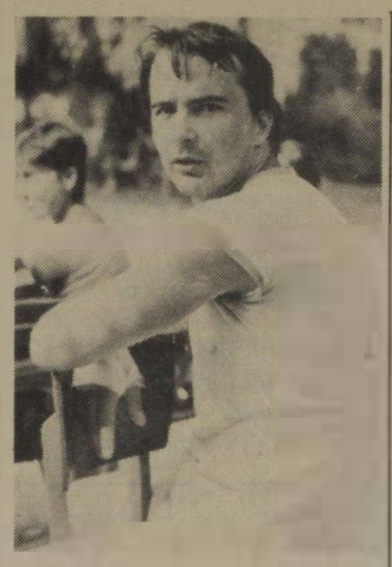
A nagy tét és a felelősség nyomasztólag hatott a büntetést rúgó játékosokra, mert az építésiek háromszor, a debreceniek négyszer hibáztak, s így minimális különbséggel *az építési főnökségek SzB csapata nyerte a tornát.*

A győztes csapat: *Berkó Attila, Pádár István, Gáva Géza, Sőlét Sándor, Ádám Ferenc, Kormos István, Sárközi Béla, Vrabecz Pál, Tóth József* és *Turi Attila,* akik a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó, Bp. MÁV Géptelep és a Bp. MÁV Gépjavító dolgozói. Az edzőjük *Imre György* és a csapatvezető *Romhányi Sándor* a Bp. Hídépítési Főnökség dolgozói.

A versenybíróság által kiadásra került különdíjakat nyerték: *a torna legsportszerűbb csapata címet* a Vasút-egészségügyi Szolgálat csapata, *a torna legeredményesebb játékosa címet Ádám Ferenc,* a győztes csapat tagja, *a legjobb kapus címet Budavári László,* a szegedi TSzB csapatának tagja érdemelte ki.

A verseny végeredménye: 1. Építési Főnökségek SzB, 2. debreceni TSzB, 3. záhonyi TSzB, 4. járműjavító üzemek SzB, 5. pécsi TSzB, 6. szegedi TSzB, 7. Központi Hivatalok és Intézmények SzB, 8. szombathelyi TSzB, 9. miskolci TSzB, 10. Egészségügyi Szolgálat SzB, 11. budapesti TSzB, 12. Utasellátó VSzB.

Székely György



Ádám Ferenc, a gólkirály

(Laczkó Ildikó felvételei)

Egy kapu előtti jelenet a debreceniek és a miskolciak mérkőzésén

Huszonöt éves érettségi találkozó

Ünnepség a szegedi Bebrits Lajos Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolában

Augusztus 27-én, a szegedi Bebrits Lajos Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolában 25 éves érettségi találkozót rendeztek, amelyen az iskola egykori 150 hallgatója vett részt. Megjelent a találkozón többek között *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Lugosi József,* a területi szakszervezeti bizottság titkára és *Szabó G. László,* a Csongrád megyei Tanács elnökhelyettese.

Az ünnepség résztvevőit *Szemők Béla* titkár, *Szabó Gyula,* a szegedi igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának vezetője, valamint *Szabó G. László* megyei elnökhelyettes, az iskola egykori tanára köszöntötte, majd *Vas József* iskolaigazgató számolt be az egykori vasútforgalmi technikum, most szakközépiskola fejlődéséről, eredményeiről.

Elmondotta többek között, hogy *három évtizeddel ezelőtt indult itt meg a vasútforgalmi technikumi képzés négy osztályban.* Az ötvenes évek közepén a tanulók száma megháromszorozódott. *Többségük vasutas szülők gyermeke volt.* Az iskola az évek során a vasút egyik legnagyobb középfokú oktatási intézményévé vált. A forgalmi-kereskedelmi tagozaton kívül vasútgépészeti, majd távközlési és biztosítóberendezési, valamint a posta távközléstechnikai tagozata is megnyílt.

Az a több mint ötezer érettségizett fiatal, aki a szegedi iskola falai között ismerkedett meg az egykori karos jelzőkkel, szemaforokkal, kézi állítású váltókkal, majd az automata térközbiztosítókkal, villanymozdonyokkal, ma is szívesen emlékezik az ott töltött évekre.

Többségük ma is becsülettel szolgálja a vasutat, a végrehajtó szolgálatnál, vagy közép- és felső szintű vezetőként. *A három évtizedes alma mater falai között tanult egykori diákok alkotják ma a vasút, s főként a szegedi vasútigazgatóság vezetőinek, törzsgárdatagságának derékhadát.* Azt a réteget, amelyre a vasút a legnehezebb időkben is számíthatott.

Az ünnepség résztvevői — az egykori tanulók — osztályfőnöki órákon emlékeztek a diákévekre, majd meghallgatták a szegedi vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Háza fúvószenekarának hangversenyét. Utána közös vacsora, majd reggelig tartó bál zárta a programot.

USIC-rendezvények

1983. szeptember 21—25. között az angliai Yorkban tanácskozik az USIC második legmagasabb vezető testülete. *Az elnökség ülésén fontos dokumentumok felülvizsgálatára és jóváhagyására kerül majd sor és meghatározzák a következő évi bajnokságok rendjét, idejét és helyét is.*

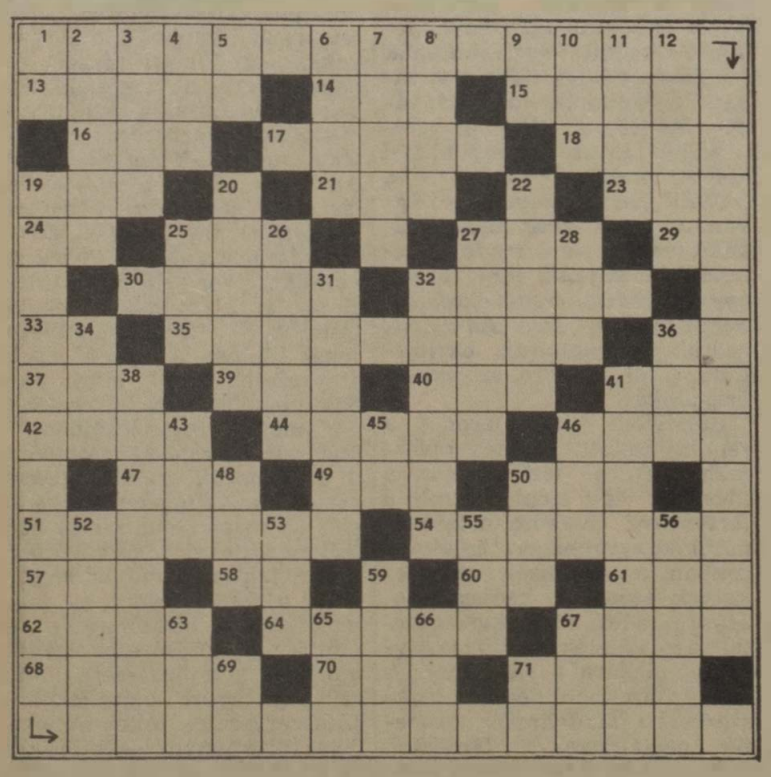
Különös jelentősége lesz az érvényben lévő alapszabály módosítására, illetve kiegészítésére készített javaslatnak, amelynek lényege, hogy egyes tagországok USIC tagságuk meghatározott időre szóló szüneteltetését kérhetik a kongresszustól. Ezen időre tagságukat nem vesztik el, viszont mentesülnek a kötelező tagsági díj befizetése alól, adósságaik nem emelkednek.

Megtárgyalásra kerül még a nemzetközi szövetség pénzügyi helyzete és döntenek a legközelebbi ülés helyszínéről is.

Szeptember 25-től október 2-ig Várnában kerül megrendezésre az ötödik alkalommal kiírt női kosárlabda-bajnokság. Magyarország eddig valamennyi találkozón részt vett és váltakozó sikerrel szerepelt.

A magyar vasutasokat ezúttal is a Pécsi USK lányaira épülő válogatott képviseli. Az esélyekről elmondhatjuk, hogy az elsőség kérdése megint a szovjet, a román és bolgár lányok között dől majd el, közéjük beékelődni, vagy közvetlen mögöttük végezni nagy siker lenne számunkra.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A szállítmányozók jobb kiszolgálását segíti. 13. Férfinév. 14. Menyasszony. 15. Lovasbemutató. 16. Szaglószerv. 17. Olasz folyó. 18. Afrikai állam fordítottja. 19. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet angol rövidítése. 21. Végek nélkül hasad. 23. Ruhát tisztít. 24. Ludolf-féle szám. 25. Pinceszag. 27. Borsod megyei község. 29. Igekötő. 30. Helység Veszprém megyében. 32. Trójai királyfi görög mondában. 33. Retúr szélei. 35. A Balkán-félsziget egy része. 36. Azonos magánhangzók. 37. Ácsol. 39. Kap belőle. 40. Jugoszláv város. 41. Végtelen alsó. 42. Átmásol. 44. Nem szeret dolgozni. 46. Romlás közepe. 47. Tiltószó. 49. Régi űrmérték. 50. Ír szeparatista szervezet. 51. . . . tál, érveket felsorakoztat (latin). 54. Vegyi gyár. 57. Kérdőszó is lehet. 58. Személyes névmás. 60. Sír. 61. Tetejére. 63. Vissza: London közepe. 64. Iskolák, diáknyelven. 67. A háború istene a mitológiában. 68. Jane . . ., neves amerikai színésznő. 70. Háziszárnyas. 71. . . . Ferenc (1801—1869) neves arcképfestő volt.

Függőleges: 1. Ételízesítő. 2. Proletár. 3. Spanyol folyó. 4. Orosz fejedelem volt. 5. Csontokat köt össze. 6. Gépkocsimárka. 7. Nőszirom, kardliliom. 8. Skandináv prózai elbeszélés. 9. Német személyes névmás. 10. Vízi állat. 11. Holland város. 12. Vissza: tiszta, nem tréfli. 19. Gazdaságos szállítás egyik alapja. 20. Boráról híres község. 22. Szomszéd egy rajzfilmben. 25. Székesegyház. 26. Kisorosz nép a Kárpátokban. 27. Rögeszme, hóbort. 28. Állókép. 31. Kikötőváros a . . . közi-tenger partján. 32. Ezek alkotják a vonalat. 34. Kaszáló. 36. Nem ül. 38. Híres amerikai fegyintézet. 41. Csomózott csipke, névelővel. 43. . . . ma, ízületi betegség. 45. Sajátkezűleg. 46. Országos Rendező Iroda. 48. Azonos betűk. 50. Becézett férfinév. 52. Villamos forgórész. 53. Fagylalt, németül. 55. Heves megyei község. 56. . . . zol, gyógyszerfelhő. 59. Egyesület. 63. Kevert dac. 65. Duna menti város. 66. Óra, perc, nap. 67. Kérdőszó. 69. Rangjelző. 71. Téli sport.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19.

Beküldési határidő: 1983. szeptember. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A beilleszkedés elősegítése. A pályakezdők patronálása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kassai Bertalanné, Nyíregyháza, Szarvas u. 72. I 2.; Tóth Mihály, Békéscsaba, MÁV-állomás; Szabó József, Miskolc, Báthori István u. 38. Bosznai Péter, Dombóvár, Gyenis u. 19. Kokes Rózsa, Báránd, Nagy Lajos u. 31.

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:
dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—4028. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

„Nyugdíjazás" az úttörővasúton

A *Széchenyi-hegyi úttörővasút* állomásai parádés díszben fogadták a vonatokat augusztus 26-án. Ekkor került sor ugyanis a nyolcadikos pajtások ünnepélyes „nyugdíjaztatására", illetve búcsúztatására.

Az úttörővasút üzemfőnöksége 14 óra 50 perckor *a Széchenyi-hegyi végállomásról különvonatot* indított, amelyen az elköszönő pajtások, valamint szüleik, hozzátartozóik foglaltak helyet. Útközben a gyermekintézmény fúvószenekara szórakoztatta a résztvevőket, majd *Hűvösvölgy* állomáson *Sásdi Zoltán* üzemfőnök ünnepélyes külsőségek között köszönte meg a leszerelők eddigi szolgálatát.

Azért persze nem mind a 165 elmenő pajtásnak fejeződött be most a vasúti pályafutása. Közülük tizenöten a Mechwart András Ipari Szakközépiskolában vasútforgalmi, -gépészeti és biztosítóberendezési szakon folytatják szeptembertől tanulmányaikat.

S. R.

— **Értekezlet.** A debreceni területi szakszervezeti bizottság augusztus 26-án értékelte a nyugdíjasbizottság és csoportok első félévben végzett munkáját. Az értekezleten részt vettek a nyugdíjas csoportok elnökei és a főbizalmiak. Az elmúlt félévben végzett munkáról Hanyicska József, a tszb nyugdíjas bizottságának elnöke számolt be, majd tájékoztató hangzott el a társadalombiztosítási szolgáltatások változásairól.

— **Kirándulás.** A hatvan—salgótarjáni pft főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kirándulást szervezett Egerbe. A dolgozók, a családtagjaikkal együtt megismerkedtek a város nevezetességeivel és ellátogattak a strandra is.

— **Brigádok segítsége.** A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai, a kommunista műszakokért járó 67 ezer forintot — a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben — az arra rászoruló idős nyugdíjasoknak ajánlották fel.

— **Városszépítés.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség Teleki Blanka szocialista brigádja a város szépítéséért, a közterületek csinosításáért összesen száz óra társadalmi munkát végzett. A munkálatokban élen járt Dénesi Györgyné Korcsog Mária és Berta Imre.

— **Elismerő oklevél.** Társadalmi hozzájárulással vérellátó állomás épül Miskolcon. Az SZMT felhívására több vasutas-kollektíva is támogatta, segítette a terv megvalósítását. A közelmúltban az SZMT, a Vöröskereszt és a Hazafias Népfront helyi szervezetei elismerésüket fejezték ki, és oklevelet adományoztak az élenjáró szakszervezeti bizottságoknak.

— **Taggyűlés.** A salgótarjáni vasutasok önálló nyugdíjascsoportja augusztus 18-án taggyűlést rendezett, amelyen Fazekas József, a csoport elnöke számolt be a végzett munkáról és a legfontosabb feladatokról.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A dombóvári igazgatóság osztószertár-főnökségén aug. 12-én ünnepséget rendeztek három nyugdíjba vonuló vasutas tiszteletére. Szabadkai József szertárfőnök méltatta több évtizedes munkásságukat, majd átadták részükre a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Munkavédelmi kiállítás.** A közelmúltban a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség első emeleti tanácstermében munkavédelemi kiállítás nyílt, amelynek anyagát a budapesti igazgatóság bocsátotta a főnökség rendelkezésére. A kiállítást — amelyen fényképeken, tablókon mutatták be a figyelmetlenség és egyéb okok miatt bekövetkezett baleseteket — Rácz Alpár üzemfőnök nyitotta meg. A kiállítást több mint ezren tekintették meg.

— **Baráti találkozó.** A besztercebányai vasutasok harminctagú csoportja Salgótarjánba látogatott a magyar kollégák meghívására. Onnan autóbusszal Mezőkövesdre utaztak. Az egynapos vendéglátást szeptemberben viszonozzák majd a besztercebányai vasutasok.

— **Üzemlátogatás.** A sátoraljaújhelyi pft főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja üzemlátogatáson vett részt a Sütőipari Vállalat helyi üzemében. Megtekintették a korszerűn felszerelt üzemet és találkoztak az üzem brigádjaival.

— **Segély, öregeknek.** A szolnoki körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai az elmúlt évben rendezett kommunista műszakokért 252 660 forintot kaptak. Ezt az összeget a nyugdíjas csoportnak ajánlották fel, azzal a céllal, hogy a legjobban rászorulók között ossza el. A csoport vezetősége 159 nyugdíjas részére 130 200 forintot adott. A megmaradt pénzt pedig — több mint 120 ezer forintot — kulturális rendezvényekre, kirándulásokra és lemezjátszó vásárlására fordították.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagy méretű, három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba, pincéből áll, és egy zárt veteményes kert tartozik hozzá —, Budapesthez közelebb, bármely fővonalon vagy Budapesten levő másfél, vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács 2941, vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, kertes, szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval, tanácsi főbérleti lakásra vagy telekre, melyen lakható faház vagy épület áll és közművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor, Budapest, XI. ker., Albertfalva, MÁV-ház 189/a.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás és 96 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat 1-2 szobás, komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest VIII., Kerepesi u. 5. sz., V. épület, fszt. 4.

Elcserélném Budapest, zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses, kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828-as telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30 alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagyméretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú, budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon, a 07-42-17-es számon vagy városi távhívással, 18 óra után a 06-87-11/241-es telefonszámon.

Elcserélném Örbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferenc, Örbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném MÁV-telepi, két szoba, komfortos, 58 négyzetméteres lakásomat, amihez kert is tartozik, kisebb lakásra. Érdeklődni 17—20 óra között a 894-985-ös telefonszámon.

Elcserélném Budapest, XV. ker. Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 56 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz félszobás, telefonos, szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra, vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, Győr, Kun Béla lakótelep. Rákos F. u. 21., IV. 10. 9024. Telefon: 11-062

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1983. SZEPTEMBER 19.

A TARTALOMBÓL

Jubileumi találkozó (2. oldal)

A SZOT elnökségének állásfoglalása (3. oldal)

Tűzvédelmi ellenőrzésen (5. oldal)

Önkéntes határőrök (6. oldal)

A vasút augusztusi teljesítménye:

10 millió 7 ezer tonna áru és 19 millió 759 ezer utas

Lelassult az elegymozgás — Sok volt a vonatfeloszlatás és a gépre várás

Augusztusban a vasút *10 millió 7 ezer tonna árut szállított.* Ez a bázishoz viszonyítva 94,2, a tervhez képest 97,6 százalékos teljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke, melyet a kocsiigényes áruforgalom igen nagymérvű csökkenése idézett elő, 616 ezer, illetve 245 ezer tonna.

A csökkent kocsiigényes forgalom mellett kiemelkedően magas volt a nem kocsiigényes (import, tranzit) forgalom. Az importban érkezett áruk mennyisége a tervezettnél 12,2, a tavalyinál 0,9 százalékkal volt magasabb. A tranzit áruszállításokban a tervhez képest 107,6, a bázishoz viszonyítva azonban csak 95,4 százalékos teljesítés volt tapasztalható. *Az áruszállítási teljesítményt kifejező árutonnakilométer a bázishoz viszonyítva 103,6, a tervhez képest várhatóan 98,9 százalékosan alakul.*

A kocsiigényes áruszállításokon belül szénből 8,1, kőből 22,3, kavics-homokból 31,3, mészből 4,8, cementgyártmányokból 5, tűzifából 16,9 százalékkal kevesebbet, míg műtrágyából 4,1 százalékkal, cementből pedig 6,6 százalékkal többet szállított a vasút, mint az elmúlt év augusztusában.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma az előző havival azonos szinten, a tavaly augusztusinál viszont kedvezőbben alakult. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 8,2, az azokban érkezett áruk mennyisége 4,4 százalékkal volt több a bázisidőszak mennyiségénél. Az át-, illetve kirakás az érkezés ütemével arányos volt.

Jelentősen — mintegy 11,1 százalékkal — növekedett a szovjet vasutakra kilépett rakott teherkocsik, illetve áruk mennyisége. A kilépés folyamatosabbá válását tükrözi, hogy a hónap végén a kilépésre váró normál nyomtávú, rakott teherkocsik mennyisége 9,8, az előző havihoz képest pedig 8,5 százalékkal csökkent.

A vasúti áruszállítás minőségét jellemző adatok a mérsékeltebb forgalom ellenére kedvezőtlenül alakultak. *Erősen lelassult az elegymozgás, amelynek következtében a kocsifordulóidő 4,94 napra növekedett.* Ez 5,3 százalékkal magasabb a tavaly augusztusi értéknél. Emiatt a vasút kevesebb kocsit tudott a rakodásokhoz felhasználni. A rakodásokhoz időre ki nem állított vasúti kocsik mennyisége háromszorosa volt a bázisidőszakénak. Az elegymozgás lassulását bizonyítja a vonatfelosztások számának 58,7, a gépre várás eseteinek a 42,8 százalékos emelkedése. A teherkocsik térbeli kihasználása is kedvezőtlen volt. Értéke a hónap folyamán 6,6 százalékos csökkenést mutatott. *A devizabevételt jelentő MÁV-kocsik külföldi tartózkodási ideje viszont 37,8 százalékkal javult.*

A várakozás alatt maradt a korszerű tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer-teljesítménye. A villamosmozdonyoknál a bázishoz viszonyítva 96,8, a tervhez képest 97,9 százalékos, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 100,9, illetve 99,1 százalékos, míg a kis teljesítményű dízelmozdonyok esetében 95,3 és 99,7 százalékos volt a teljesítés.

Augusztusban — becsült adatok szerint — *a vasút 19 millió 759 ezer utast szállított*, ami a bázishoz viszonyítva 89,4 százalékos, a tervhez képest 94,6 százalékos teljesítést jelent. Az utaskilométerben kifejezett személyszállítási teljesítmény várhatóan 82,8, illetve 98,7 százalékos lesz.

A személyszállítás minősége — a menetrendszerűséget alapul véve — javult. A menetrend szerint közlekedett személyszállító vonatok száma 0,2 százalékkal nőtt. Az egy késetten közlekedett személyvonatra eső fajlagos késési idő 1,8 perccel — 6,3 százalékkal — csökkent.

Villamos vontatással

A Déli pályaudvarról Dunaújvárosig

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes átvágja a nemzetiszínű szalagot
(Rozsnyai Zoltán felvétele)

Dunaújváros vasútállomása szeptember 5-én ünnepi díszbe öltözött. Ezen a napon adták át a villamosított vasútvonalat, amellyel az építők négy hónappal a határidő előtt készültek el. Ebből az alkalomból különvonatot indítottak a Déli pályaudvarról, amelyen helyet foglalt *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára, *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, *Oroszváry László*, a GySEV vezérigazgatója.

Az ünnepséget *Fényes József*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg. Köszöntötte a megjelenteket, köztük *Takács Imrét*, az MSZMP Fejér megyei Bizottságának első titkárát, *Sós Imrét*, a dunaújvárosi tanács elnökhelyettesét. Ezután *dr. Tóth György*, a MÁV Beruházási Iroda igazgatója tett jelentést Urbán Sándor MÁV vezérigazgató-helyettesnek, aki beszédében többek között a következőket mondta:

— A MÁV vonalvillamosítási programja igen fontos állomáshoz érkezett. A fővárost hazánk első szocialista városával a mai naptól villamosított vasút köti össze. Ezzel nem csupán gyorsabbá, környezetkímélőbbé válik az utazás, az áruszállítás, de a vontatási költségek is lényegesen csökkennek.

A villamosításban közreműködő főnökségek és magyar vállalatok, valamint a csehszlovák Elekrizác Zeleznic dolgozóinak jól szervezett, odaadó munkája nélkül még aligha tartanánk itt.

Érdemes ezek után néhány szót ejteni az elvégzett részfeladatokról is. A villamosított pályán 2400 oszlopot állítottak fel, 11 500 köbméter földet termeltek ki, csaknem ennyi súlyú betont dolgoztak be, 232 kilométer felsővezetéki hosszláncot és 25 kilométer tápvezetéket szereltek fel. Felújították az állomási térvilágítási berendezéseket. A biztosítóberendezési, illetve a hírközlési hálózat korszerűsítéséhez összesen 108 kilométer kábelt használtak fel. Ehhez 30 ezer méter kábelárkot ástak ki, s az ebből kitermelt föld térfogata elérte a 22 ezer köbmétert. Továbbá 9,5 kilométer hosszúságban kellett kábelvédő csatornát építeni, amelyhez 600 tonna betont dolgoztak be. A vonal energiaellátásához egy 120/20 kilovolt feszültségű transzformátorállomást építettek fel.

Végezetül a vezérigazgató-helyettes megköszönte a munkálatokban részt vevő főnökségek, vállalatok tevékenységét, majd Tongori Imre vasútigazgatóval hét dolgozónak kitüntetést nyújtottak át. Ezután átvágták az első vágányon kifeszített nemzetiszínű szalagot.

Ezzel hivatalosan is 1650 kilométerre nőtt hazánkban a villamosított vasútvonalak hossza, amelynek építését a pécsi fővonalon tovább folytatják, s az idén terv szerint Sárbogárdig érnek el vele.

(séra)

Megkezdődött a cukorrépakampány

Sarkadra indult az első szállítmány

A gyárak az év végéig befejezik a feldolgozást

A szegedi igazgatóság dolgozóinak az év utolsó négy hónapjában 4,3 millió tonna árut kell elszállítani. Legnagyobb feladatot ezúttal is a cukorrépa gyárakba fuvarozása jelenti. A zavartalan szállítás érdekében az igazgatóság és az érintett cukorgyárak vezetői a kampány kezdete előtt egyeztették feladataikat és meghatározták a konkrét tennivalókat. Többek között döntöttek arról is, honnan, milyen vonatokkal továbbítják e fontos mezőgazdasági terményt.

A cukorgyárak tájékoztatása szerint idén kevesebb répa termett. Ennek oka egyrészt a vetésterület csökkenése, másrészt a rendkívül kedvezőtlen, aszályos időjárás. *Emiatt a Dél-Alföldön a kampány rövidebb lesz, várhatóan csak az év végéig tart.* Az előzetes felmérések alapján az igazgatóság területéről közel egymillió tonna répát kell elfuvarozni, ami 300 ezer tonnával kevesebb a tavalyinál! A répát 38 állomáson rakják be és öt cukorgyárba — *Mezőhegyesre, Sarkadra, Szolnokra, Hatvanba* és *Kabára* — továbbítják. A répa mintegy 42 százalékát az igazgatóság területén lévő két gyárban: Mezőhegyesen és Sarkadon dolgozzák fel. Szó van arról is, hogy a Mezőhegyes körzetéből októberben répát irányítanak át az északi gyárakba, így Szerencsre és Hatvanba.

Az igazgatóság úgy tervezi, hogy az elszállítandó cukorrépa közel 70 százalékát *irány- és fordavonatokkal továbbítják.* A répa befuvarozása mellett gondoskodnak a gyárakból kikerülő cukor, melasz és répaszelet folyamatos szállításáról is. Hasonlóan gondoskodnak a feldolgozáshoz nélkülözhetetlen adaléki anyagok, így a mészkő és a koksz továbbításáról is.

Az idei szezon első répavonatait szeptember 8-án rakták meg és indították Sarkadra. Az első napon Lökösháza, Murony és Mezőberény állomásokról 1700 tonna répát szállítottak el. Másnap, 9-én beindult a mezőhegyesi gyár is. Ide Orosházáról és Földeákról érkezett répavonat.

Egyébként a mezőhegyesi gyár a feldolgozandó répa 60 százalékát vasúton fuvaroztatja be.

G. J.

HARMINCÉVES

a Villamos Fenntartási Főnökség

Harminc évvel ezelőtt alakult a MÁV Villamos Fenntartási Főnökség. Ebből az alkalomból szeptember 2-án ünnepséget rendeztek a főnökség kultúrtermében, amelyre meghívták a nyugdíjasokat is.

Nagy József, a főnökség vezetője ünnepi beszédében ismertette a főnökség három évtizedes fejlődését, beszélt a vasútvillamosítás hőskoráról. A főnökség fő profilja speciális villamosberendezések létesítése és fenntartása. Az ünnepségen jutalmakat és emléklapokat adtak át a kiemelkedő munkát végző dolgozóknak.

Szovjet fiatalok Szegeden

Magyar és szovjet fiatalok baráti találkozójára került sor szeptember 2-án Szegeden, a vasutas-munkásszálló kultúrtermében. *Borbély József*, a szegedi vasútüzem KISZ-bizottságának titkára tájékoztatta a negyvenhárom fős Komszomol-küldöttséget az igazgatóság munkájáról, a vasutas fiatalok szervezeti életéről. Ezután Szeged állomás munkájával ismerkedtek. Este baráti vacsorán vettek részt, ahol a magyar és szovjet fiatalok ismerkedtek egymás életével, munkájával. Ezt követően a Tiszán zenés hajókiránduláson vettek részt.

Felújították Tiszakécske állomást

Augusztus 20-a tiszteletére átadták Tiszakécske állomás felújított felvételi épületét. Az eseményen részt vett *S. Hegedűs László*, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának titkára, valamint a megye és a község több vezetője. Az impozáns épületben korszerű szolgálati lakás is helyet kapott. Az avatóünnepségen *Miskó István* tanácselnök mondott beszédet.

Konténerrakodó épül Szombathelyen

Az árufogadás zsúfoltságának megszüntetése érdekében *konténerrakodó épül Szombathelyen.* A régi rumi vasútvonal elágazásában a 14 000 négyzetméteres alapterületű létesítmény földmunkáit már megkezdte a Győri Közúti Építő Vállalat.

Az 1985-re elkészülő beruházáshoz négy vágányt építenek ki. Egy új 40 tonnás daru segítségével ezen a telepen az eddigi 38 ezer tonnás szombathelyi konténerforgalommal szemben 100 ezer tonna megmozgatására lesz lehetőség.

A leendő pályaudvar 12 dolgozója részére 4 szociális konténert is építenek. A beruházás 40 millió forintba kerül.

Jubileumi találkozó

Negyven éve bontott zászlót a celldömölki mozdonyvezetők otthona

Augusztus 19-én a celldömölki vasutas szociális épület előtt tisztes kort megélt férfiak gyülekeztek. Másnapokon ide munkaruhában járnak a vasutasok, hisz itt van az üzemi konyha, az étterem. Most mindenki ünneplőt öltött. Egykori celli mozdonyvezetők, fűtők találkoztak itt, egy jubileum kapcsán.

1943-ban ugyanis a celldömölki mozdonyvezetők otthona zászlót avatott. Ennek emlékére tabló is készült, az otthon minden tagjának fényképével. A negyvenedik évforduló kapcsán indultak el, hogy számba vegyék: ki él még a volt kollégák közül. S akikre rátaláltak, azokat baráti találkozóra hívták.

Látogatás a vontatási üzemegységben

A tegnap mozdonyai

A mozdonyvezetők otthonával párhuzamosan megszervezték *a vasúti mozdonyfűtők és vontatási munkások olvasókörét* is Celldömölkön. Ennek tablója is átvészelte a négy évtizedet, s ma az egykori fűtők is ott gyülekeztek a „vezérekkel", amint valamikor együtt voltak a mozdonyok „konyháin" is.

A mai fűtőháziak selejtezésre ítélt mozdonyok, kocsik tábláiból, csillogóra fényesített gőzsípokból, biztonsági szelepekből, egy sor más alkatrészből, valamint a celli fűtőház egykori mozdonyainak képeiből gazdag történeti anyagot gyűjtöttek össze. Ezt egy kiállítás keretében először a járási művelődési központban mutatták be. A mintaszerűen összehozott anyagot *„A tegnap mozdonyai"* címmel bemutatták a találkozó résztvevőinek is, akik csillogó szemmel nézték végig egykori mozdonyaik emlékeit.

Fehér Tamás, az üzemfőnök műszaki helyettese innen átkalauzolta az „öregeket" a fűtőházba. Sokan már évek óta nem jártak az állomás vágányainak túlsó oldalán. Így csak most ismerkedtek meg az M 62, az M 41, és az M 47-es dízelekkel. De Cellben még mellettük ott füstölögnek a 424-esek is.

Az üzemlátogatás után együtt ebédelt a nyugdíjasok vendégserege a mai, tényleges vasutasokkal. Ebéd után pedig a szociális épület negyedik emeletén, a nagy előadóteremben fehér asztalok várták a vendégeket. Felcsendült a Rákóczi induló hangja és a kitáruló ajtón két egyenruhás vasutas hozta be a nehéz selyemzászlót. Az öregek újra feszesre húzott derékkal köszöntötték együvétartozásuk egykori jelképét, a zászlót. A felcsendült Himnusz hangjaira a szemek könnyel teltek meg.

Fehér Tamás, a mai kollégák nevében az ünnephez illően már egyenruhába öltözve köszöntötte az egykori kollégákat. Ismertette a mozdonyvezetők otthonának rövid történetét, emlékeztetett a zászlóavatás eseményeire. Elmondta, nemcsak szórakozóhely volt, hanem érdekvédelmet is teljesített az otthon, s ha alapszabályai ki is mondták a politikamentességet, *az 1923-as mozdonyvezetőszrájk az otthonból indult el.* Ezért is oszlatta fel a szrájk letörése után a belügyminiszter mind a mozdonyvezetők, mind a fűtők szervezeteit. Kemény küzdelemmel verekedték ki végül is újabb működési engedélyüket.

Megy a gőzös...

Horváth Lajos, a celli fűtőház mozdonyvezetője a mai mozdonyszemélyzet nevében üdvözölte a régieket, majd egyperces néma felállással adóztak a már „elment" társak emlékének. A tekintetek azonban minduntalan a zászlót keresték, kék selymén a vastag hímzésű 328-as mozdonnyal, a celli fűtőház egykori büszkeségével.

A fűtőház ipari tanulói, leendő masiniszták, lakatosok, szerelők apró kedvességként saját készítésű fokossal ajándékozták meg az egykori masinisztákat és fűtőket. Aztán felcsendült a *„Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára..."* Ezután már feloldódott a kötött forma. Egyesek a kitett tablók képein keresték egykor volt önmagukat, a barátokat, mások a selyemzászlót simogatták.

Fehér asztal mellett
(Sz. Jakab István felvétele)

Az asztaloknál az egykori munkatársak között kötetlen beszélgetés indult. Idézték a a múltat, nehéz háborús szolgálatok emlékét, azokat az időket, amikor csaknem üres táskával indultak több napos útra is. *Farkas István* nyugdíjas mozdonyvezető 1940-ben vette át az otthon vezetését. Üres terem volt az otthon legnagyobb helyisége. Bizonytalan volt jövője is, ugyanakkor a vasutasok összefogása is lazult. Az együvétartozás tudatának növelésére határozták el, hogy zászlót készítenek. Bált rendeztek a zászlóalap céljaira. *Egy Horváth nevű mozdonyvezető az Erdélyi Nyereménykötvényen épp akkor nyert 60 ezer pengőt*, s ő adott számottevő segítséget a zászló készítteteséhez. Farkas István, Ágoston Sándorral együtt választotta ki a zászlóanyagot, természetesen a vontatás kék színének megfelelőt. Budapesti műhímzővel alkudtak meg a hímzéssel is. Az elkészült zászlót ünnepélyesen szentelték fel, s vonultak vele végig a városon.

Ma már történelem

A zászló gondolata eleve feléélnkítette a kör életét. Egyre többen tértek be az otthon helyiségeibe, egy-egy pohár borra, délutáni kártyapartira. Színdarabot tanultak, de terítékre kerültek gyakran a szakmai problémák is, idősebb kollégák tapasztalataival ismerkedtek meg a fiatalok. Délután, hat óra körül aztán átment valaki a fűtőházba, meghozta a vezénylést, s annak megfelelően ki még maradt, ki hazatért, hogy pihenten jelentkezhessen szolgálatra.

Az otthon *Horváth Mihály* házában bérelte helyiségeit. Tulajdonképpen egy telken két külön épület állt Horváthéknál, s az egyik lett a mozdonyvezetőké. Horváth Mihály egykor maga is masiniszta volt, de a Tanácsköztársaság idején viselt tisztségéért elbocsátották. Alig lehet puszta véletlen, hogy éppen az ő házában keresett helyet az otthon.

A háború végén *Döbröntei József* fűtőházi szertáros eldugta a zászlót. Rongyok közé csomagolta, s három évtizedig csak kevesen tudták, hol rejtőzik a mozdonnyval-címerrel ékes zászló. Az otthon tablóit a feloszlatása után, mozdonyvezetők lakásukon őrizték meg. *Ambrus Józsefeknél volt a 40 éves nagytabló.* A zászló pedig a szombathelyi vasútigazgatóság vasúttörténeti kiállításának egyik legszebb darabja. Rúdját közvetlenül a találkozó előtt találták meg a mai mozdonyvezetők, így az időközben valahol elkallódott csúcsdíszét, a szárnyaskereket még nem is tudták pótolni.

A rendezők fáradtsága nem volt hiábavaló. Ez a jubileumi találkozó sokáig emlékezetes marad minden résztvevő számára. Az egykori munkatársak megbecsülése pedig a jövő vasutas nemzedék nevelésének is egyik eszköze lehet.

Lovas Gyula

Bencze József

KATTOGÓ, MONOTON ZAJ

Kattogó monoton zaj kísért,
szikrabogarak jártak tündértáncot,
vonatablakok filmjéből felbukkant a távol
a nyugtalan éjszakából.
Vonatok álmosító jókedvében
várnak állomások hívogató fényei,
engem vár az idelátszó otthon.
Nekem nyílnak a szemaforok
pislogó fényei.
Kattogó monoton zaj kísér
otthonomba, mint a napraforgók
hűséges szemei...

TÁRSADALMI MEGBÍZATÁSA

Munkavédelmi felügyelő

Pásztor Ferenc szeptember 7-én döbbent rá először, hogy az építési géptelep főnökségen napjai meg vannak számlálva. Addig is tudta ugyan, hogy 42 esztendei munkaviszony — ebből 34 évi vasúti szolgálat — után szeptember 19-én lesz az utolsó munkanapja, de ezt eddig nem vette komolyan.

— Csak a munkaügyi osztályon nyilallt belém a felismerés — vallja őszintén —, hogy ennek már fele sem tréfa. Akár tetszik, akár nem, eljött a nyugalomba vonulás ideje. Mondhatom, csuda rossz érzés.

Fogynak a régiek

Azon a bizonyos szeptemberi napon rászánta magát, hogy a munkaügyi osztályon érdeklődjön: rendben van-e az ügye?

— *Igen, hivatalból már mindent előkészítettünk* — mondták, s ő ettől kezdve érzi a belső feszültséget. Hiába nem könnyű dolog, a megszokott környezettől, életmódtól végleg elbúcsúzni. Tervezi ugyan, hogy esetenként meglátogatja majd a régi kollegákat, de ez már csak baráti és nem igazi munkakapcsolat lesz. Enyhe nosztalgiával jegyzi meg:

— Nem sokan vannak már azok közül, akikkel az elmúlt három évtizedben — amióta a MÁV Budapesti Építési Géptelep Főnökség létszámába tartozom —, annyit dolgoztam.

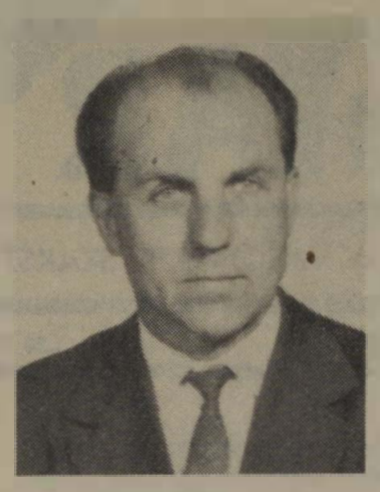
Géplakatosként kezdte, majd autó- és motorszerelő, hegesztővizsgákat szerzett. 1951 és 1965 között — a főnökség munkásaként — járta az országot. Sokfelé megfordult, ahol kihelyezett szerelőre volt szükség.

— *Nincs ma már olyan géptípus a főnökségen, melyet ne ismernék.*

Tizenhét évvel ezelőtt, minden bizonnyal szakmai ismerete és szeretete révén kapta a társadalmi megbízatását is. 1965-ben ugyanis befejezte országjáró munkáját és a közúti gépjárműjavító részleg (volt tmk-műhely) autó- és motorszerelő csoportjának vezetője lett. Egy évvel később — a szakszervezeti bizottság tagjaként — *munkavédelmi felügyelőnek választották s* ezt a társadalmi feladatot a főnökségen 1980-ig látta el.

— *Mintha nekem találták volna ki a megbízatást* — mondja — *szívesen és örömmel dolgoztam ezen a területen.*

Amikor csoportvezetői beosztása már a műhelyhez kötötte, társadalmi aktivistaként járta a főnökség vidéki munkahelyeit. A munkavédelmi ügyintézővel havonta egy-



két alkalommal kiutazott, hogy ellenőrizze az előírások, és utasítások pontos betartását, a munkavédelmi feltételeket. A különféle, bonyolult gépek biztonságos kezelése, és a balesetek elkerülése érdekében sokszor volt figyelmeztető észrevétel a főnökség vezetőihez s az emberekhez. *Jólesik tudni, hogy hallgattak rá.* Most, amikor elmegy, sokszor éves tapasztalata alapján, meggyőződéssel állítja: *a munkavédelemmel kapcsolatos feladatok közül leginkább az oktatási módszereket kell javítani és fejleszteni.* A baleseti helyzetről nem lehet például általánosságban beszélni. Mindig a munkahelyi adottságoknak, sajátosságoknak és a munkaköri feladatoknak megfelelő védelmi ismereteket kell nyújtani.

Színesen kell oktatni

— Az embereket általánosságban nem érdekli a baleseti helyzet alakulása. Ezért fontos, hogy az oktató mindig konkrét helyzetekről — róluk beszéljen. Különben az előadásokon érdektelenek lesznek, figyelmük másfelé terelődik.

Amikor Pásztor Ferenc társadalmi felügyelőként járta a területet, megvizsgálta a munkavédelmi oktatás színvonalát is. Ezzel kapcsolatos tapasztalatai nem mindig voltak megnyugtatóak. Még most is emlékszik arra a csonkulásos balesetre, amely néhány évvel ezelőtt Nyíregyházán következett be, a dolgozó felületes oktatása miatt.

Tapasztalatból tudja azt is, *hogy legjobban az oktatófilmek ragadják meg az emberek figyelmét.* A szórakoztatóan tanulságos munkavédelmi filmek azonban költséges szemléltető eszközök. Sajnos kevés van belőlük. Maradnak a szórólapok, plakátok, amelyekre ugyancsak érdemes odafigyelni. De ezeknek már a terjesztésükkel is problémák mutatkoznak. Itt van például a Vasutasok Szakszervezete idén májusban kiadott felhívása, amelyből kár, hogy nem jutott minden munkahelyre.

— *Pedig a dolgozók, ha másért nem, kíváncsiságból is mindig elolvassák a röplapokat* — mondja Pásztor Ferenc — *és akkor már meg is ragad bennük valami.*

Nyugdíjba készül

A balesetek megelőzésében, a szakszerű és személyhez szóló oktatáson kívül, a társadalmi aktivista nagy jelentőséget tulajdonít a rendszeres és lelkiismeretes ellenőrzésnek is.

— *Íróasztal mellől nem lehet ellenőrizni, a reális körülményeket, ok és okozati összefüggéseket megismerni.* A biztonságos munka, az emberek testi épségének védelme érdekében csak a helyszínen lehet segítséget adni, és a hiányosságokat feltárni.

A nyugdíjba készülő csoportvezető — többszörös *kiváló dolgozó, érdemes vasutas és kiváló vasutas* —, közel kétévtizedes társadalmi munkája elismeréséül, az idén május 1. alkalmából a *Szakszervezeti munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesült. Tapasztalatait három év óta az építési főnökségek szakszervezeti középszervénél hasznosítja, és itt mint a munkavédelmi bizottság tagja észrevételekkel, javaslatokkal ugyancsak sokat segített a területi feladatok megoldásában.

A napokban olyan aktivista köszön el munkatársaitól, akinek szakmai tudására, önzetlen szolgálatkészségére mindig számíthattak.

Pálinkás Katalin

Két évtized szb-titkári poszton

Ha valakiről azt mondjuk, hogy *36 évig dolgozott a vasútnál becsületesen*, az már megérdemli, hogy kalapot emeljünk előtte. Ha ugyanerről az emberről azt is tudjuk, hogy *1957 viharos időszakában* — amikor már tíz esztendeje teljesített vonatkísérői szolgálatot — *őt választották meg elvtársai egy nagy állomáson párttitkárnak*, már-már némi csodálat is vegyül a megnyilvánuló elismerésbe. S még mindig fokozhatjuk az őt jellemző tényeket: *1962-től több mint két évtizeden át, egészen nyugdíjba vonulásáig függetlenített szb-titkára volt ennek a csomópontnak, s munkájára kitüntetések tucatja*, köztük a Munka Érdemrend ezüst fokozata vet fényt.

Aki nem tudná, áruljuk el végre, hogy *Varga Lászlóról*, a Székesfehérvári körzeti üzemfőnökség köztiszteletben álló, kiváló vasutasáról van szó, akinek nyugdíjba menetele alkalmából augusztus 5-én rendeztek búcsúztatót a körzeti üzemfőnökség tanácstermében.

Ott voltak hivatalosan és hívatlanul is mindazok, akik az évek folyamán együtt dolgoztak vele a közös célkitűzésekért. Képviseltette magát a Szakszervezetek Fejér megyei Tanácsa, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága, a KÚF párt- és KISZ-szervezete, a különböző társszolgálati ágak.

Tunyogi

A vasutasok elbocsátása miatt

Forró őszre számít a GdED, az NSZK vasutas-szakszervezete

Ernst Haar, a Német Vasutas Szakszervezet elnöke „forró őszt" jósolt a vasutasok számára, ha a szövetségi vasutak szanálásánál elbocsátásokat is foganatosítanak.

A vasutak szanálási programjának eddig ismeretessé vált terve, amelyet ősszel akarnak nyilvánosságra hozni, Haar kijelentései szerint, 80 000 munkahely megszüntetését, 7000 km hosszúságú pálya felszámolását, több üzem bezárását és a kocsipark 30 százalékos csökkentését irányozza elő.

Mint azt az elnök megerősítette, a személyzeti tanácsok nem járulnak ahhoz hozzá, hogy a létszámcsökkentést elbocsátásokkal hajtsák végre. A Vasutas Szakszervezet a DB elnökségével ezért többéves szociális tervre akar egyezséget kötni, hogy a másik oldal többé ne fenyegetőzhessék elbocsátásokkal.

Haar kijelentette, hogy az oly módon végrehajtott létszámcsökkentést, miszerint a távozó vasutasok helyét nem töltik be, szervezete nem tudta megakadályozni. Sok területen a munkások azonban már nem hajlandók mindent hallgatólagosan tudomásul venni. Az ellenrendszabállyal kapcsolatos előkészületeket és vitákat már megkezdték.

A szövetségi kormány azzal vádolja Ernst Haar elnököt, hogy továbbra is rontja a vasutak közlekedéspolitikai feltételeit. Haar ugyanakkor óva intette *Gerhard Stoltenberg* pénzügyminisztert attól, hogy törölje a befektetési költségvetésből az új pályaszakaszok építésére szánt összegeket; *ez súlyosan érintené a vasutak jövőjét.*

A szövetségi vasutak főnökének, *Reinher Gohlkének* az adatai szerint, a vasutak ez év végéig már csak 300 000 személyt foglalkoztatnak. (Januárban még 313 000-et.) A szövetségi vasutak pénzügyi „völgymenete" az első félévben is tovább tartott. A hanyatló teheráru- és személyforgalom következtében *1983-ban 4,7 milliárd márka deficittel számolnak.* A veszteség tavaly 4,15 milliárd márkát tett ki.

A posta után a MÁV rendelkezik a legnagyobb távközlési hálózattal

Ünnepi megemlékezés, kitüntetések a Hírközlés Világéve alkalmából

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes kitüntetéseket ad át

A *Hírközlés Világéve* alkalmából szeptember 8-án ünnepi megemlékezést tartottak a MÁV vezérigazgatóságon. A rendezvény elnökségében helyet foglalt *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Oroszváry László*, a GYSEV vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a MÁV-vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Rurik Péter*, a 9. szakosztály pártalapszervezetének titkára nyitotta meg, majd *Fülöp László* szakosztályvezető mondott beszédet.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy ma *a posta után a MÁV rendelkezik a legnagyobb összefüggő távközlési hálózattal*, amely egyben része az ország egységes hírközlési hálózatának is. Korszerűsége, megbízhatósága szoros kapcsolatban áll a vasúti szállítás és forgalom eredményeivel és minőségével. Ezért természetes, hogy a MÁV biztosítóberendezési és automatizálási szolgálatát is feladatok terhelik a hírközlési világév célkitűzéseinek megvalósítását illetően.

Ezután emlékeztetett arra, hogy a MÁV-nál milyen rohamosan korszerűsödött a vasútbiztonsági technika. Gyarapodott az eszközök mennyisége is. A vonalkábel érkilométer hossza a 30-szorosára nőtt, a légvezeték hossza pedig az elmúlt húsz évben közel a felére csökkent. Harminc elektronikus diszpécser-távbeszélő rendszer működik, összesen 500 munkahellyel. Egyre több állomáson működik akuszti kus, vagy vizuális utastájékoztató berendezés.

A MÁV-vonali rádiórendszer ma az ország legnagyobb összefüggő rádióhálózata. Napjainkban a rádiótechnikai eszközök beépültek az üzemviteli technológiákba, az irányításba. A vasúti távközlési összeköttetések ma már a számítógépes vasútirányító rendszerek adatátviteli céljait szolgálja.

A szakosztályvezető ezután a jövő lehetőségeiről, az információ iránti igény növekedéséről beszélt. A távközlés fejlesztése a MÁV célkitűzései között rangos helyet foglal el. *A következő öt évben közel 600 millió forintot fordítanak korszerűsítésre, illetve az elavult létesítmények kiváltására.* Folytatódik a távgépíró hálózat bővítése, a vidéki központok kapacitásának növelése. Elterjesztik a legújabb gyártmányú társvonali távbeszélő rendszereket. Napirendre kerül majd az ipari televízió, a különleges adattovábbítási eljárások vasútüzemi bevezetése. A távolabbi jövő vasúti távbeszélő készülékei valószínűleg már olyan billentyűzettel és képernyős megjelenítővel felszerelt terminálok lesznek, amelyek egyben beszédátvitelre is alkalmasak.

Az ünnepi beszéd elhangzása után Urbán Sándor, Szemők Béla és Fülöp László kitüntetéseket, emlékplakettet és emléklapot adott át.

A SZOT elnökségének állásfoglalása a felszabadulási munkaversenyről

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége szeptember 9-én állásfoglalást fogadott el hazánk felszabadulásának 40. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett munkaversenyről. Az állásfoglalás szövegét az alábbiakban közöljük:

A szocialista brigádok, mindenekelőtt a bányász- és vasaskollektívák javasolták, hogy induljon munkaverseny hazánk felszabadulása 40. éfordulójának tiszteletére. A kezdeményezők célul tűzték maguk elé — s ezt a többi brigádnak is ajánlják —, hogy hatékonyabb munkával, továbbá művelődési törekvéseikkel és közéleti tevékenységükkel elősegítik a Magyar Szocialista Munkáspárt XII. kongresszusa határozatának végrehajtását, a VI. ötéves terv sikeres befejezését.

A munkaversenyt indítványozó brigádok szándékai egybeesnek legfontosabb társadalmi és gazdaságpolitikai törekvéseinkkel. Konkrét tettekben fejezik ki szocialista céljaink iránti elkötelezettségüket, hazánk, népünk fejlődésének szolgálatát. Helyeseljük és a szakszervezeti mozgalom minden erejével támogatjuk kezdeményezésüket.

Felhívjuk a munkásokat, a termelőszövetkezeti dolgozókat, az értelmiségieket, hazánk minden dolgozóját: vegyenek részt a kibontakozó felszabadulási munkaversenyben. A szocialista brigádok álljanak a versenymozgalom élére! Az év hátralevő időszakában, továbbá az 1984—1985-ös években vállalkozzanak nagyobb munkaeredmények elérésére. Törekedjenek munkaterületükön a termékek és szolgáltatások minőségének javítására, az anyag és az energia takarékos felhasználására — különös tekintettel az importra, a termelési fegyelem és az együttműködési készség fokozására, az új, hatékonyabb megoldások alkalmazására — összességében munkájuk társadalmi hasznosságának növelésére.

Számítunk arra, hogy ez az új kezdeményzés már most, az 1983. évi feladatok megvalósításában is érezteti hatását. Ez évi céljaink olyan feszített követelményeket tartalmaznak, amelyek különösen igénylik a kollektívák önkéntes kezdeményezéseit. Munkánkat változatlanul nehezítik a számunkra kedvezőtlen külgazdasági viszonyok. Gondjainkat súlyosbítja, hogy a mezőgazdaság jó terméskilátásait alaposan elrontotta az aszály. A veszteség mértéke azonban szervezett, gondos munkával csökkenthető. *Az év hátralevő hónapjainak teljesítménye döntően befolyásolja népgazdaságunk egész évi eredményét.* Különösen az exportban van sok tennivaló, miután a tervezett külkereskedelmi aktívum nagyobb részét még a hátralevő időben kell megalapozni. Ehhez főleg az iparban van nagy erőfeszítésekre szükség — részben a saját lemaradások pótlása, továbbá a mezőgazdasági exportkiesések mérséklése érdekében.

A versenymozgalom a termelési célok mellett segítse elő a munka- és környezetvédelmi színvonal emelését, a dolgozók szakmai, politikai és általános ismereteinek gyarapodását, a munkahelyi demokrácia elmélyítését. Az önkéntes társadalmi munkaakciók gazdagítsák a munkahelyek és a lakóterületek szociális és kulturális értékeit.

Meggyőződésünk, hogy e kezdeményezések országos méretű elterjedése, a dolgozók termelési aktivitásának tömeges növekedése fontos tényezője lehet a gazdaság belső erőforrásainak, s amelynek hasznosítása nem nélkülözhető népgazdasági feladataink megoldásához, az elért életszínvonal megőrzéséhez.

Felhívjuk a vállalatok, szövetkezetek és intézmények vezetőit: *biztosítsák a felszabadulási munkaverseny kibontakozásának szervezési, érdekeltségi és önkormányzati feltételeit.* Gondoskodjanak arról, hogy a dolgozók jól ismerjék munkahelyük terveit, a gazdálkodás körülményeit, problémáit, a kezdeményezési lehetőségeket — különös figyelemmel a minőségjavító, az anyagot és energiát megtakarító, az importot kiváltó konkrét munkahelyi feladatokra. A dolgozók széles körű bekapcsolódásának ösztönzésére segítsék elő különböző egyéni és kollektív versenyformák kialakulását, mint a szocialista brigádok, komplexbrigádok, minőségi körök, újítási és más termelési pályázatok kiírása, értékelemzési feladatok stb. Biztosítsák a vállalások teljesítésének anyagi-műszaki feltételeit, folyamatosan gondoskodjanak a verseny értékeléséről és a létrejött eredmények erkölcsi, anyagi elismeréséről. A verseny szervezésének, értékesítésének és elismerésének minden szakaszában erősödjenek a demokratikus módszerek, a szocialista brigádoknál pedig az önkormányzat elemei.

A felszabadulási munkaverseny országos szintű értékelésére — a már hagyományosan kialakult formában — a VI. ötéves terv befejezésekor kerüljön sor.

A szakszervezetek tekintsék alapvető feladatuknak, hogy sikerre vigyék a dolgozók kezdeményezéseit. A szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták segítsék elő a kezdeményezések tömeges kibontakozását; támasszanak igényt a munkahelyi vezetőkkel szemben a verseny feltételeinek biztosítására; törekedjenek a verseny formális, bürokratikus vonásainak visszaszorítására, népszerűsítsék a kiváló eredményeket elérő dolgozókat, brigádokat.

A hazánk felszabadulása 40. évfordulójának tiszteletére induló munkaverseny méltó módon járul hozzá szocialista céljaink megvalósításához.

SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS TANÁCSA ELNÖKSÉGE

Számítástechnika az üzemvitelben

Konferencia Záhonyban a KTE szervezésében

— A vasút feladata a szállítatók és az utasok jó kiszolgálása. Ehhez az irányítás színvonalát kell változtatni, ami az automatizálás növelését, a korszerű módszerek elterjesztését kívánja — mondta megnyitójában *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgatóhelyettese azon a kétnapos konferencián, amelyet Záhonyban tartottak. A számítástechnika üzemviteli alkalmazásáról szeptember 6—7-én a helyszínen szerezhettek tapasztalatokat a vasúti és más szakemberek, a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében. Az eseményen részt vett *Szilágyi Antal*, a KISZ Központi Bizottságának osztályvezetője és *László András*, a Szabolcs-Szatmár megyei Tanács általános elnökhelyettese is.

Tízéves munka betetőzése a záhonyi automatizált információs rendszer idei indítása, amely a számítástechnika magas szintű alkalmazását jelenti. A cél, hogy az átrakás gyorsuljon, minősége javuljon, gyorsabb legyen az átrakókörzetben a kocsik mozgása.

A tervezéssel, kialakítással kapcsolatos tennivalókról számolt be *Fehér Mátyás* vezető tervező. A két lépcsőben megvalósítandó információs rendszer jelenleg az irányításhoz szükséges adatok gyors és hibamentes szolgáltatásával változtatott az átrakókörzet munkáján. Az irányítók tízperces pontossággal ismerik az egyes állomások, átrakóudvarok helyzetét, az ott tartózkodó kocsik számát, fajtáját, s árunemenkénti összetételét. *Összesen 27 rádiós alközpontot alakítottak* ki, ahonnan az adatokat jelentik. A kihelyezett információs központokban a Videoton által gyártott kisszámítógépek segítik az adatfelvételt, míg a központban két lengyel gyártmányú, R—32-es típusú, nagy teljesítményű számítógép dolgozza fel az adatokat.

A kocsik és áruk egyedi állapot-nyilvántartásán kívül már operatív információkat ad a számítógép a körzeti irányítóknak, akik képernyőn olvashatják le az adatokat. *Az információs rendszer tette lehetővé a szovjet és magyar vasutak közötti kocsielszámolás gépesítését; a rakodáshoz, kocsirendezéshez bizonylatokat készít a gép*, s mód nyílik különféle elemzések készítésére is. Határónként pedig részletes helyzetjelentést ad a számítógép az átrakókörzetről.

Az üzemigazgatóság irányításában szerzett tapasztalatokról *Rigó Zoltán* üzemigazgató számolt be a konferencia résztvevőinek. A gyors adatszolgáltatás révén átgondoltabb döntéseket hozhatnak, jobban alkalmazkodhatnak az egyes, változó tényezőkhöz. Ehhez igazították az irányítás szervezetét is. A záhonyi automatizált információs rendszerrel kapcsolatban több mint négyszáz embert oktattak ki.

A bevezetéssel kapcsolatos számítástechnikai tapasztalatokról *Szikora Imre* csoportvezető szólt, míg a vasútüzemi tapasztalatokat *Bacsó István* csoportvezető ismertette. A számítástechikai KISZ-védnökséget *Rákóczi András*, az üzemi KISZ-bizottság titkára értékelte.

Kitüntették a munkában legjobb dolgozókat is. Aranykoszorús KISZ-jelvényt kapott *Mikó Ádám*, a számítástechnikai üzemegység vezetője, a KISZ KB Dicsérő Oklevelét vette át *Aradvári Erzsébet* programozó és *Balla Dezső Gyula* számítógépszerelő-műszerész. *Perei József*, a MÁV Számítástechnikai Üzem igazgatója igazgatói dicséreteket adott át.

L. B.

A záhonyi számítóközpontban mágnesszalagokon tárolják a beérkezett adatokat. A kezelők kívánságnak megfelelően tudnak adatokat kérdezni a géptől, s különféle összeállításokat, táblázatokat készíteni.

(Gaál Béla felvétele)

TUDÁS, TEHETSÉG BIZONYÍTÁSA AZ ŐSZI FORGALOMBAN

Üzemirányítók az élenjáró címért

Új versenyformák a budapesti vasútigazgatóságnál

A szocialista munkaverseny már régóta szerves része, nélkülözhetetlen eleme a mindennapi munkának. A vasútra háruló feladatok megoldása is elképzelhetetlen a mozgalom résztvevőinek tenniakarása nélkül. Látnunk kell közben azt is, hogy a kollektívák ez irányú tevékenységét, a jobb munkára irányuló igyekezetét politikai célok is vezérlik.

A Prágában nemrég megtartott Béke Világkonferencia idején például a ferencvárosi pályafenntartási főnökség *Béke* szocialista brigádja felhívást intézett a IX. kerületben működő valamennyi Béke nevű brigádhoz, kérve őket, hogy *közösen tiltakozzanak a háború, s annak veszélyeit lebecsülő vagy a nemzetközi politikai helyzetet tudatosan élező imperialista mesterkedések ellen.*

A brigádmozgalomnak természetesen fő feladata a munka pontos, az utazóközönség és a fuvaroztató partnerek igényeit legjobban kielégítő elvégzése. Következésként a brigádok tudatosan készülnek fel a kampányszerű feladatokra is. Nálunk, a vasútnál *ilyen feladat az őszi forgalom sikeres lebonyolítása.* Ennek érdekében a kollektívák — a pillanatnyi helyzethez és saját lehetőségeikhez alkalmazkodva — *újabb és újabb vállalásokat tesznek* annak érdekében, hogy csökkentsék a kocsitartózkodási időt, javítsák a menetrendszerűséget, eleget tehessünk kocsikiegyenlítési kötelezettségünknek és így tovább.

Jó példa a helyes törekvésekre a Budapest-Ferencváros állomás *Hámán Kató* és a pft-főnökség *Kossuth Lajos* MHSZ szocialista brigádja között létrejött *együttműködési szerződés*, amely a két szolgálati ág — a forgalom és a pályafenntartás — kapcsolatának erősítését, egymás munkájának kölcsönös segítését célozza. Arra is van számos példa, hogy *a vasutas brigádok nemcsak egymással kötnek együttműködési szerződést, hanem a partner szállító vállalatnál dolgozó kollektívákkal is.* A teherkocsi-gazdálkodás hatékonyságának fokozására irányul többek között Bp.-Ferencváros állomás *II. Rákóczi Ferenc* és a Húsipari Vállalat egyik szocialista brigádja között létrejött szerződés.

A budapesti vasútigazgatóság messzemenően támogatja az ilyen kezdeményezéseket. Jellemző, hogy a vállalások tartalma mindig igazodik az adott feladatokhoz, illetve követelményekhez, ezért szükség szerint állandóan *változik.* Az idén ráadásul új elemmel is gazdagodott a munkaverseny. Az igazgatóság vezetősége a szakszervezeti bizottsággal egyetértve meghirdette az üzemirányító központ dolgozói részére az *Élenjáró üzemirányító* cím elnyeréséért folyó versenyt. Ennek az a lényege, hogy aki eleget tesz a számára előírt célkitűzéseknek, további jó munkájával várományosa lehet a *Kiváló Szakaszirányító*, illetve *Kiváló Mozdonyirányító* egyéni kitüntetésnek. Ezzel egyidejűleg a területi szakszervezeti bizottság egyetértésével verseny indult az üzemfőnökségeknél az *Élenjáró Üzemegységvezető* cím megszerzésére is.

Az új versenyformák ugyanazt a célt szolgálják, mint a hagyományosak: *a szocialista munkaverseny minél szorosabban kapcsolódjon a hálózati fő feladatokhoz.*

Szeberényi Lajos

Vándorol a kiállítás

Szeptember 6-án a ceglédi körzeti üzemfőnökség központjába érkezett a MÁV Vezérigazgatóság *„Fokozott biztonsággal"* című munkavédelmi vándorkiállítása.

A bemutatónak nemcsak vasutas, hanem állandó civil látogatói is vannak. Legnagyobb az érdeklődés a harminckilenc személy befogadására alkalmas filmes-kocsiban, amelyben három rövid alkotást — naponta 8 és 13 óra között — tekinthetnek meg az érdeklődők. A filmek az alkohol hatásáról, a kocsik állvakapcsolásáról, illetve a vasutasok egészséges magánéletéről szólnak.

INFORMÁCIÓ ÉS HELYFOGLALÁS

Rangsorol a „különleges" telefon

Jó, hogy van + Amit nem tudhat az utas + A számítógép is tévedhet + 52 nemzetközi és 18 belföldi expresszvonatra...

— *Halló, tessék, információ!* — napjában több ezerszer hangzik el ez a mondat a Keleti pályaudvar egyik belső szobájában. A nyolc telefonbox előtt zömében fiatalok ülnek, s kapkodják a csörgő telefonokat. Nehéz, sőt idegtépő munka ez, főként már a tizenharmadik óra táján. A 26 itt dolgozó közül legtöbben reggel 6-tól este 8-ig vannak szolgálatban, s kárpótlásul a következő — tehát minden második napjuk szabad.

— *Óránként körülbelül nyolcvan beszélgetést folytatunk* — mondja az éppen soros túr vezetője: *Kovacsóczy Borbála.* — Csak úgy bírjuk a munkát, hogy *óránként váltjuk egymást.* Az a legborzasztóbb, amikor az érdeklődő — enyhe túlzással — végigkérdezi az egész menetrendet. S persze a többiek addig várnak. Ha nem veszem föl a hallgatót, akkor az a baj, ha fölveszem és beleszólok, hogy várjanak egy pillanatra, akkor pedig azt kifogásolják.

Ne tegye le!

Valószínű, hogy a telefon két végén beszélők egyikének sem könnyű a helyzete. Az egyik sokszor órákig próbálta hiába hívni a MÁV-információt, a másik pedig hosszú órák óta ad a „szerencsésebbek"-nek felvilágosítást. Persze, nem kötelessége tudni az utasnak — és ezért megértőbbnek lennie —, hogy az információt *különleges telefonokkal szerelték fel.* A két telefonszámhoz nyolc-nyolc alállomás tartozik. A hívás az éppen szabad vonalra fut ki. Ha ilyen nincs, akkor *rangsorol a telefon,* de csak a következő nyolc hívást. Az érdeklődők közben a szokásos csengést hallják, s nem értik, miért „nincs senki" a telefonnál. A 17. hívás eszerint már foglalt jelzést kap. Aki megúnja, hogy csak csöng a „semmibe" a hívása, leteszi a kagylót, ezzel *kiszorul a várakozók közül.* Nem csoda, ha ezek után rengeteg a panasz.

— *Igaz* — mondják az illetékesek —, *de most oktalanul kifogásolják az információ munkáját az utasok, miután az elmúlt esztendőben összevonták az információt a helyjegy-elosztó központtal.*

Az egységes vezetéstől a munkafegyelem javulását várták. *Fülöp Lajos,* a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője szerint az összevonással *javult a szolgáltatás minősége.* Egy helyen dolgoznak az információsok a helyelosztó központ alkalmazottaival, így könnyebb az ellenőrzés is. Csak hát *kevés a telefonvonal* — sóhajt lemondóan.

— És a postától még ilyen közérdekű munkahely számára is nehéz telefonvonalat szerezni?

— *Egyszerűen nem tudnak többet adni még nekünk se* — válaszolja. — *Még konténerállomást sem lehet ide hozni, mivel ezek a vonalak már eleve ikresítettek. De örülünk, hogy egyáltalán van információs szolgálata a MÁV-nak. Mert ne higgye senki, hogy ez olyan általánosan bevezetett dolog. Például a környező országokban sehol sincs. S ha nem lenne információ, nem lenne rá nálunk se panasz...*

Forró drótok

Míg a kopár folyosón átmegyünk a szomszédos helyelosztó központba, a hallottakon gondolkodom. Jó dolog az információ, de pusztán a megléte okán nem lehet megelégedni az elért szinttel.

A *helyelosztó* alig csendesebb az információnál. Igaz, itt négyféle eszközön, a postai és a vasúti telefonon, „forró drót"-on és telexen jönnek a hívások, s még egy nemzetközi hálózatba bekapcsolt készülék is szerénykedik a sarokban. A vonatdiagramok egymás mellett sorjáznak a plafonig érő polcokon. A nemzetközi vonatok háló- és ülőhelyjegyeit, valamint a hazai expresszvonatok helyjegyfoglalásait rögzítik.

A helyzet itt sem sokkal jobb. A kisebb utazási irodáknak például mindössze egyetlen szabad telefonvonal jutott, bár a táblán tucatjával fénylenek a vonalakat jelző lámpák. Tény azonban, hogy *ez a munkahely közvetlen összeköttetésben van a nagyobb irodákkal, MÁV-pénztárakkal.* Annak idején — a 60-as években —, amikor létrehozták a központot, mindössze nyolcan dolgoztak itt, s két telefon volt meg egy belföldi telexvonal. S akkortájt nem évi 8 millió helyjegyet osztottak szét, mivel mindössze két nemzetközi vonat, a *Balt-Orient* és a *Hungária* érintette Magyarországot, ezenkívül három belföldi gyorsra volt kötelező a helyjegy váltása. A *Borsod* expresszre, a *Balatonra* és a *Helikonra.* Azóta jócskán megnövekedett a forgalom: *52 nemzetközi vonatra és 18 belföldi expresszre adnak itt helyjegyet.* A telefonvonalak is ennek megfelelően szaporodtak, de manapság már ez is kevés.

Ráadásul a telefon bizonyos szempontból meglehetősen pontatlan eszköz: *lehetőséget ad a félrehallásra.* A nemzetközi vonatokra szóló helyjegyeket csak itt, a központban lehet megrendelni. A vonatdiagramon kihúzzák a helyet, s már kész is a helyfoglalás. De ha elértik a számot, vagy éppen a dátumot, előfordul, hogy az utas azt hiszi: egyazon helyet kétszer adtak el. Az írásban benyújtott panaszok száma ennek ellenére nem éri el az 500-at egy esztendőben, ami nem sok, még akkor sem, ha tudjuk, hogy *nem mindenki ragad tollat sérelmének orvoslására.* Az ellenőrzés során utólag szinte mindig az derül ki — mondják az illetékesek —, hogy félrehallás okozta a problémát, vagy éppen az utas keverte össze a vonatokat. De arra is akad példa, hogy az utazási irodából nem hívják fel a központot, hanem vaktában adják ki a helyjegyet.

Szívesen, de csak röviden

— *Valóban nehézkes telefonon keresztül intézni a helyfoglalást, de egyelőre nincs pénz arra, hogy központi számítógéppel, és persze a terminálhálózat kialakításával szüntessük meg az említett problémákat. Gyorsabb, pontosabb lenne talán a helyfoglalás, de egyet nem szabad elfelejteni: a gépek sem tévedhetetlenek.*

Igazolásként egy számítógép által kitöltött osztrák helyfoglalási kártyát mutatnak. Az egyik szám például hiba folytán *olvashatatlan* rajta. De azért mégiscsak ez a jövő. Igaz, a jelenlegi szintig sem volt könnyű eljutni. A mostani technikai apparátus létrehozása *csak az indulás-kor 120 millió forintba került.* Azóta a népgazdaságnak — így a vasútnak is — kevesebb pénze akad az ilyen fejlesztésekre.

— *Arra törekszünk, hogy a mostani rendszert a lehetőséghez képest maximálisan kihasználjuk* — mondja az osztályvezető. — A helyfoglalásnál még azt is előírtuk, hogy a telefonba *tizenöt szónál többet nem mondhatnak a pénztárosok,* és azt is csak meghatározott sorrendben, hogy minél hamarább szabad legyen ismét a vonal. De ennél tovább egyelőre nehezen léphetünk.

Szerencse a jelenlegi helyzetben, hogy ezeken a munkahelyeken egyelőre *nincs probléma a munkaerőhiánnyal.* Évente ugyan hárman-négyen elmennek, de mindig akad új jelentkező.

Lakatos Mária

MÁV–VOLÁN komplexbrigád a kocsifordulók megrövidítéséért

Hegyeshalomtól hatvan kilométert kell utazni, hogy elérje az ember Beled állomását. És hogy megéri-e, a csupán résnyire nyitható ablakok miatt tikkasztóan meleg motorvonatban másfél órát zötykölődni, majd csak az érkezés után derül ki.

— Először a személyforgalmunkról beszélnék — kezdi a tájékoztatást *Szabó Zoltán* állomásfőnök. — *A tavaly szeptemberi tarifaemelés óta megfigyelhető, hogy az eddig zsúfoltan közlekedő autóbuszok fokozatosan elnéptelenednek,* a lakosság visszatér az olcsóbb és talán színvonalában is többet nyújtó vasúthoz. Reméljük, ez a jövőben is így marad, hiszen a mi érdekeink is ezt kívánják. Középállomási viszonylatban a teherforgalmunk jelentős. Két iparvágánnyal rendelkezünk. Ezeken rakják ki az import műtrágyát, valamint a Bélapátfalváról, Beremendről, esetenként Vácról érkező cementet. Tavaly az állomáson 132 604 tonna árut adtak fel és ide érkezett 149 207 tonna. Az idén hasonló eredményeket várunk, pedig csak tízen dolgozunk az állomáson.

— *A kocsiforduló-idők az átlagosnál jobbak* — folytatja a főnök. — *Ebben nagy szerepet játszik az 1966-ban alakult MÁV—VOLÁN komplexbrigád.* Bármikor érkezik az áru, a kirakodást a brigád késedelem nélkül megkezdi. Tavaly — a második csoportos állomások versenyében — harmadikok lettek. Az idei első félév értékelése alapján pedig a résztvevő kilenc állomás közül az élen állnak.

G. Z.

Megjegyezzük

Kallódó gőzmozdony a csonkavágányon

A 377 265-ös gőzös ott áll Bélapátfalva gazzal körülnőtt csonkavágányán, egy rozzant pályakocsi társaságában. Eső veri, rozsda marja.

— *Kimustrálásáig a cementgyárban, tartalékként szolgált az öreg gőzös* — mondja *Lengyel János* állomásfőnök. — *Selejtezés után szét akarták vágni, ócskavas lett volna a ma már muzeális értékű darabból.* Én elkértem, a saját pénzemen helyeztettem egy vágánydarabot a felvételi épület mellé. Az volt a tervem, hogy kiállítva ezt a gépet is megcsodálják az idelátogatók, hiszen amellett, hogy műemlék, a mozdonynak szoros kapcsolata volt az állomással. De sajnos csak ennyire tellett. Daru kellene, amivel átemelhetnénk, ezt már nem tudom önerőből megoldani. Egyébként a felújításhoz segítséget kínált a cementgyár lakatosbrigádja, a szakmai irányítást a füzesabonyi vontatás ígérte.

Jószándékban tehát nincs hiány. És mindannyian, akik tiszteljük, értékeljük a régmúlt idők ránk maradt emlékeit, bízunk abban, hogy a további segítség eredményeképpen e sok évtizedes szolgálatban megöregedett gőzös végre az őt megillető helyre kerülhet.

(gerecsei)

Nehéz körülmények között is helytállnak

Dicséret Dombóvárnak

Itt is sok minden megérett a korszerűsítésre, de az üzemfőnökség 1700 dolgozója a mostoha körülmények ellenére is becsülettel tesz eleget hivatásának. Erről győződtem meg látogatásom alkalmával.

A napi kocsiforgalom Dombóvár állomáson sokszor meghaladja a négyszázat. A 28 vágányból 14-en a tehervonatokat rendezik öt tartalékmozdonnyal. Az állomásnak ezzel a területével ismerkedtem meg először *Mohai Tamás* mérnök-főintéző kíséretében.

Rend és tisztaság

Az első, ami feltűnt számomra, *a tisztaság.* Sehol még egy elejtett papírt sem látni. A vágányok mellett a frissen meszelt kőpadkákon katonás rendben lehelyezve a saruk.

A II-es torony mellett az egyik tartalék hosszú fogással húz ki a gurítóra. A toronyban *Horváth IV. István* gurító-váltókezelő, *Szabados Ferenc* kocsimester, *Virág József* külsős vonatátvevő, *Karacs Zsigmond* kocsirendező, *Szebényi Rudolf* térfelvigyázó és *Szép Károlyné* kocsifelíró teljesít szolgálatot. Lent — a gurítóállvány mellett — *Kardos Tamás* tolatásvezető zászlójelekkel irányítja a mozgásokat.

Óraműpontossággal és összehangoltan dolgozik itt ember és gép. Sarkallja őket az idő.

Az alsó toronyhoz átballagva — amit még ma is *fiumei toronynak* neveznek, mivel ez az áteresztője Gyékényes határállomás, tehát a Fiume felé menő vonatoknak — új dolgozókkal is találkozhat az ember. Ismerkednek az úgynevezett célsaruzással, illetve statikus akasztással.

Mint minden újdonsággal szemben, itt is voltak ellenérvek — elsősorban az időtényezőt illetően —, de a gyakorlat bebizonyította, hogy az új kocsikapcsolási módszer abszolút balesetmentes, és ha belejönnek a kocsirendezők, időben sem jelent többet egy szerelvény összeállítása, mint a régi, nagyon balesetveszélyes, elavult módszerrel.

A „fiumei" alsó toronyban *Rózsa János* térfelvigyázó és két váltókezelője, *Petes Jenő* és *Tóth Lajos* szolgál. A biztosítóberendezés hibájának elhárításán éppen két budapesti mechanikus — *Nagy István* és *Halász Sándor* — szorgoskodik. Közben persze a vágányokon szaladnak a kocsik, mert az élet egy percig sem állhat le.

Innen is továbbmenve, az állomás takarítószemélyzetének egyik csoportjával találkozunk. Külsejük, helyesebben ruházatuk állapota szerint nehezen hinné az ember, hogy a rájuk bízott személyszállító vonatok takarítását kifogástalanul elvégzik.

— *Pedig így van* — állítja kísérőm, Mohai Tamás mérnük-főintéző, és hozzáteszi: — *Megérdemelnének ezek a takarítóasszonyok is valami mutatósabb formaruhát, hiszen itt vannak nagyobbrészt a nagyszámú utazóközönség előtt, és a jelenlegi öltözékük — enyhén szólva — nem valami esztétikus.*

Az adott lehetőségek szerint

A tehervagonok mosásán, fertőtlenítésén munkálkodó emberek munkakörülményei meg már-már elviselhetetlenek. Ha valamit, akkor az állomásnak ezt a részlegét föltétlen *gépesíteni kellene,* mert ide már ma is szinte csak lasszóval lehet embereket fogni, pedig a fél Dunántúlról küldik ide a tehervagonokat fertőtlenítésre.

Benn, az irodában az üzemfőnökség vezetője, *Harangozó László* mérnök-főtanácsos egyéb nehézségeket is említ, de hozzáteszi:

— *Ismerjük az ország gazdasági nehézségeit, így várni kell a jelentősebb beruházásokkal. Egyedüli lehetőségünk, hogy a jelenlegi eszközökkel is jól gazdálkodjunk, és biztonságosan végezzük a munkát.*

Az állomás évente mintegy 600 ezer tonna árut továbbít, nagyobbrészt átmenő, azaz tranzitforgalomban. A város rendelkezik most már némi iparral, de ma is legjelentősebb üzeme a vasút. A lakosságból minden harmadik ember személyesen vagy közvetve a MÁV-hoz kapcsolódik.

Kovács Sándor, az üzemfőnükség szb-titkára elmondja, hogy ezért is *igen jó a kapcsolat a város vezetőségével.* A vasutasok megfelelő számban és súllyal képviseltetik magukat a lakóhelyi párt- és tanácsi szervezetekben. *Jellemző például: ha a tanács jelentősebb társadalmi munkát kezdeményez, először is a vasutasokat keresi fel, de ha a lakáselosztásról vagy más szociális kedvezményről kell dönteni, akkor is a vasutasok az első számú jelöltek.*

Ami nem pénz kérdése

Az szb-titkár lelkesen sorolja, hogy a múlt évben korszerű öltözőket és üzemi étkezőt kapott az állomás. A konyha azonban — amely egy alagsorban van — állandó harcot vív a Köjállal. A fejlesztési terv már megvan, de *az új, ezeradagos konyha átadása csak 1985-re várható.*

A bizalmi testületi üléseken persze nem ez a fő téma, hanem a bérezéssel kapcsolatos kérdések, no meg az egyenruha. Mindkettőt szabályok, rendeletek határolják be. De amíg az előbbiben — tehát a bérek alakulásában — keveset tehet a bizalmi testület, a ruha dolgában, ami a rendeletek szerint eleve maradéktalanul biztosított, végre *jobban oda kellene figyelni az illetékeseknek a dolgozók jogos kívánságára.*

Nevetséges és bosszantó például, hogy ha valakiről egyszer méretet vettek, eszerint szabnak rá ruhát 20 évi szolgálat után is, pedig a legtöbb ember idővel terebélyesedik.

Különösen az utazószemélyzet, a masiniszták, a vonatvezetők, jegyvizsgálók igényelnek joggal *az évszaknak megfelelő praktikusabb és csinosabb öltözéket,* annál is inkább, mert ők forognak legtöbbet az utazóközönség között.

Baj van a fizikai munkát végző dolgozók munkaruhájának minőségével is. Egy lakatos vagy szerelő egy évre szóló munkanadrágja például nem bír ki 52 mosást. Sokan azt javasolják, hogy a jelenlegi egyenruha-ellátási rendszer helyett adjon a MÁV — mint más intézmény — *ruhapénzt,* s csupán az egyenruha egyöntetűségét és viseletét tegye kötelezővé.

Mindent összevetve: *a dombóváriak, ha vitatkoznak is jogos vagy jogosnak vélt igazuk tudatában, a feladatukat minden poszton fegyelmezetten ellátják. Ezért dicséret, elismerés illeti őket.*

Dávid József

ÍGY LÁTJA AZ ENERGETIKUS

A lejtjelzőnek fontos szerepe van a mozdony energiafelhasználásában

Érdeklődéssel olvastam a lapban a lejtjelzők ügyében kialakuló vitát. Talán nem lesz érdektelen, ha ezzel kapcsolatban elmondom az energetikus véleményét is.

Mindenki tudja, hogy a megállások, a lassújelek utáni újbóli gyorsítás a változatlan sebességgel történő haladáshoz képest *többletenergiát igényel.* Kevésbé közismert, de ugyanúgy többletet igényelnek a vonat kismértékű sebességváltozásai, amelyek származhatnak figyelmetlen vezetésből, a pálya lejtviszonyainak, tágabb értelemben ellenállásváltozásainak figyelmen kívül hagyásából.

Körültekintő vezetésnél a mozdonyvezető a lejtjelzőket megfigyelve, azok értelmének és nagyságának megfelelően változtatja a vonóerőt, a vonat egyenletes sebességű haladása érdekében. *Ez csak akkor lehetséges, ha vannak jelek, jelen esetben a lejtjelzők,* amelyek a lejttörésekre figyelmeztetnek, a beavatkozás helyét megjelölik.

E megállapításokat az a tétel támasztja alá, miszerint (némi egyszerűsítéssel) az egyenletes sebességgel való haladás biztosítja az adott menetrenden belül az energiafogyasztási minimumot. (Itt nem foglalkozunk a megemelt kifuttatási sebesség alkalmazásával, amelynek a végrehajtása egyébként ugyancsak igényli a lejtjelzők létét.)

Hogyan szabályozza a mozdonyvezető a vonat sebességét akkor, ha nincsenek lejtjelzők?

A lejtő hatását csak akkor veszi észre, amikor — beavatkozás nélkül — a vonat sebessége emelkedik, s esetleg olyan értéket vesz fel, amelynek folyamatos fenntartása vagy további növelése már kimeríti a sebességtúllépés fogalmát. Ekkor mindenképpen be kell avatkozni fékezéssel, *ami önmagában is energiaigényes.*

A „beavatkozás nélkül" itt azt jelenti, hogy a mozdonyvezető, nem észlelve a lejtőt, változatlanul hagyta a vonóerőt, holott a megfelelően csökkentett vonóerő és a lejtő ereje együttesen biztosították volna a változatlan sebességet.

A változatlan és a csökkentett vonóerők közti különbség tehát feleslegesen volt kifejtve, hasznot nem hozó energiabevitelt okozott.

Egy ily módon lezajló eset például 500 tonna tömegű, 80 km/óra alapsebességű személyvonatnál *hozzávetőleg 4—5 kWó többletenergiát igényel,* amit az alkalmazott vontatási nem hatásfoka még tovább növel.

Mi a helyzet akkor, ha a vonat emelkedőbe érkezik?

A vonat lassulni kezd, mert a mozdonyvezető nem fejti ki időben az egyenletes sebesség tartásához szükséges többletvonóerőt. A lassulás észlelése után megkezdett vonóerőnövelésnek viszont olyan mértékűnek kell lennie, hogy azzal a lecsökkent sebességről az eredeti sebességre ismét fel tudja gyorsítani a vonatot. A kellő időben, az emelkedő kezdetén kifejtett többletvonóerővel gyorsítani nem kellett volna, *tehát a késői beavatkozás ismét többletenergia bevitelét igényelte.* Esetenként itt is jó néhány kWó többlettel számolhatunk.

A fenti okfejtés nagyságrendi megvalósulását a gyakorlatban a mozdonyvezetők tudatos munkája, a lejtőkemelkedők sokféle variációja, hosszúsága befolyásolhatja, a jelenség lényegét és tendenciáját azonban nem módosítja.

A gőzvontatás korában az ember a saját bőrén keresztül azonnal érzékelte a lejtések változásait, s azokat munkájának megkönnyítésére természetesen ki is használta. Az a tény, hogy ma ezt a hatást közvetlenül nem érzékeljük, nem szabad, hogy feledtesse velünk a régi takarékos gyakorlatot. Ma testi munkát nem, *„csak" energiát takaríthatunk meg.*

Ennek ma is feltétele a lejtjelzők léte, azok megfigyelése és a sebességszabályozás során való figyelembevétele.

Papp Gábor
főenergetikus

Siralmas állapotok

Tűzvédelmi ellenőrzésen

Nem lehet létszámhiánnyal indokolni a mulasztásokat

Ellenőrző körútra indulunk a MÁV tűzrendészeti vezetőjével. A vezérigazgatóság kocsit adott. Ez lényeges, hiszen anélkül nehéz lenne elképzelni a szolgálati helyek villámlátogatását. Mert nem titkolt tervünk az, hogy minél több munkahelyet lássunk, és minél több mozdonyt szemügyre vegyünk. A dolgozó ember közvetlen környezete ugyanis sok mindenről árulkodik. Nyitott könyv az a szakértőnek, amelyből zavartalanul olvashat munkamorálról, felelősségről, életszemléletről, szervezésről és sok egyébről. Induljunk hát! A Volga meglódul alattunk.

Ahol tűz esetén lángolna a föld is

Csak harminc kilométert fut az autó, és máris begördülünk a *Dunai-Finomító* állomás felvételi épülete mögé. A falak mellett szétszórt festékes dobozok, papírzsákok, szél előtt futó hulladék. Az út túloldalán is szeméthegyek. Távolabb fából tákolt rozzant garázs. Betonjárdán sétálunk az állomás elé. Amerre a szem ellát, tartálykocsik sorakoznak a síneken. A Dunai Kőolajfinomító Vállalat tűzveszélyes termékeivel töltve valamennyi. Naponta több ezer tonna gördül innen tovább vaspályán az ország különböző részeibe és határainkon túlra.

— *Rosszul megy a vasút, szinte folyamatos az elegytorlódás* — válaszolja lakonikus tömörséggel kísérőm kérdésére *Csuti Géza* állomásfőnök. — *Gyakori a gépre várás, kevés a munkaerő. Távirász és váltókezelő sincs elegendő. Bizony, siralmas állapot ez* . . .

A gyár ma négy szerelvényt adott ki. Gyors szemlére indulunk a vágányok közé. Velünk tart a fiatal állomásfőnök is. Talpunk alatt nem csikorog a kavics, por sincs, mert mindent átitatott az olaj. A kavicságy is izzad a melegben. Ha próbafúrást végeznének itt — gondolom — talán olaj törne fel a földből. A 4. és az 5. vágány között enélkül is óriási bitumentócsák csillognak. Néhol papírhulladék ázik, dagad benne. *Éjszaka itt különösen veszélyes a közlekedés.* A vasutasok deszkaszálakkal hidalták át a „tavakat", nehogy valaki bentragadjon.

— 1980 óta a rendezőben semmi sem történt — jegyzi meg a főnök. — Nem takarították, a területet nem szórták fel semmivel. Olajszennyezett a föld. Ágyazatcserére lenne szükség vagy három vagon kohósalakra. A szétterített salak felszívná az olajat, amit aztán el lehetne szállítani.

— Ki a felelős a vágányok, a pálya állapotáért?

— *A ferencvárosi pft-főnökség.* A közelmúltban járt nálam a vezetője, de meg sem kérdezte, hogy milyen a vágányok állapota, van-e panaszom? Igaz, hogy úgyis tudja. Az ellenőrzések során mindig szóvá teszik ezt, le is írják, hogy szennyezettek a vágányközök. Én továbbítom az észrevételt a *székesfehérvári* körzeti üzemfőnökségre, de semmi sem történik. Az üzemfőnökség illetékes arra, hogy a pft-nél megrendelje a munkát. Ez a körzet fokozottan tűzveszélyes . . .

Sok kicsi sokra megy...

Ha tűz ütne ki, lángolna a föld is. De ne fessük falra az ördögöt. Az illetékesek bizonyára jobban tudják, mi a dolguk! Az biztos, hogy egyszer már nagyon közeli volt a veszély. A földbe szivárgó benzin a csatornahálózatba is behatolt, és azon keresztül a felvételi épületbe jutott a benzingőz. *Tűz esetén az állomást a Dunai Kőolajfinomító Vállalat tűzoltósága védi. Gyakran tartanak itt gyakorlatot.* Legutóbb júliusban volt. A tűzoltóparancsnok írásban is „figyelmeztette" a vasutat az olajszennyezettség veszélyeire.

Lassan haladunk az egyik szerelvény mellett. A lefejtőcsapokat figyeljük, mert néha előfordul, hogy azon keresztül „szökik" a szállítmány. Most is látunk egy ilyen tartálykocsit, a 3353 798 8308 — 5-ös számút. Célállomása Lökösháza. *Negyvenkilenc tonna benzol van benne.* Kipp-kopp. kipp-kopp. Kitartóan csöpög az értékes folyadék, a földön már tányérnyi tócsa. Mire rendeltetési helyére ér a szállítmány, pár mázsával biztosan könnyebb lesz.

A 6-os vágányon is ellenőrzünk egy induló szerelvényt. Az egyik kocsiból — a lefejtő váltó tömítetlensége miatt — gázolaj szökik. Mire Sopronba ér, ugyancsak megfogyatkozik a küldemény. Találunk még néhány csöpögő tartályt, és több tucat, kocsizárakkal „feldíszített" lezárócsapot. A tűzvédelmi vezető megjegyzi, hogy tavaly már utasította az állomásfőnököt, hogy *a fölösleges ólomzárakat szedesse le a tartálykocsikról,* mert azok megnehezítik az ellenőrzést. Nehéz megtalálni az érvényes zárat. Némelyik csapon tizenötöt is találtunk.

— *Kevés az ólmozó, s a fizetésük is csak 2300 forint. Ilyen körülmények között nehéz fegyelmet követelni* — érvel a főnök.

Ez a magyarázat azonban nem fogadható el. *A szabályok megszegését nem lehet létszámhiánnyal indokolni!* Az észrevétel ismét a felügyeleti naplóba kerül. A tartálykocsik csöpögő csapjaiért — amely az anyagi káron kívül tűzveszélyes is — a kőolajfinomítóban lévő *átvevő raktárnok* felelős. Észre kellene vennie a csöpögést, és amíg ki nem javítják, illetve meg nem szüntetik a hibát, a tartályt nem szabadna a forgalomba engedni. Ez azonban csak előírás, *óhaj marad.* Most két szerelvényben hat kocsi csöpögött. *Az állomás nyolc raktárnokot nélkülöz.*

Nincs erre magyarázat

Következő állomásunk a *székesfehérvári körzeti üzemfőnökség.* A dízelmozdonyokat ellenőrizzük, hogy megfelelnek-e a műszaki és tűzvédelmi előírásoknak. Éppen egy M40-es, a 211-es pályaszámú gép jár be az állomásra. Felkapaszkodunk a lépcsőn, és kinyitjuk a motorház ajtajait. A tűzvédelmi vezető azonnal észreveszi, hogy a villamosvezetékek eltört végeit szigetelőszalaggal erősítették fel. Egy kábelvédő cső törött. Az olajcsöveknél a tömítőgyűrű nem zár, emiatt *több liter olaj gyűlt össze a motor alatti teknőben.* A személyzet ezzel a géppel Balatonfűzfőre visz egy személyvonatot. Mentegetőzik a mozdonyvezető, hogy *a gép nemrég jött ki napi vizsgáról. A műhelyben így adták át.*

A negyedikre egy M62-es fut be. Kívülről olajos, piszkos. A motortérben elszennyeződött gyapot, zárókupak nélküli üzemanyagkanna. A motor alatt olajtócsa.

— *Ez még a jobb állapotban lévő gépek közé tartozik* — jegyzi meg kísérőm. Nincs sok idő a vizsgálódásra, a mozdony hamarosan indul tovább. Fonyódra viszi az expresszvonatot.

Következő „célpontunk" az M41 2138-as pályaszámú gép. A személyzet és a mozdony is a székesfehérvári körzeti üzemfőnökséghez tartozik. *Bárdosi Zoltán* mozdonyvezető örül az ellenőrzésnek.

— A gép most jött napi műszaki vizsgáról — mondja. — Jöjjenek fel, és nézzenek körül! Már beírtam az üzemnaplóba az észrevételeimet.

Olvassuk: *„A motor olajfolyásos, a kerékcsoport lapos. A turbó jobb és bal oldalán, alul-felül, a kipufogó négyszögkarimák tömítetlenek."*

— Így jött ki a műhelyből. Milyen lehetett a vizsgálat? — teszi fel a költői kérdést a vezér. Erre mi sem tudunk válaszolni. A tények önmagukért beszélnek. Általános tapasztalat, hogy a körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegysége szinte ugyanúgy küldi a forgalomba a mozdonyokat, ahogyan a műhelybe vitték. Nemigen talál erre magyarázatot *Pázmány Sándor* üzemfőnök-helyettes sem. A gondjaikról beszél:

— *Fehérváron annyira kevés a kocsirendező, hogy ha a mozdonyvezetőket 48 éves korig három hónapra nem rendelnék ki kocsirendezői munkára, megállna az élet. Akadozik a forgalom, gyakori az elegytorlódás. A reggeli órákban például most is húsz vonat várt gépre. A fiatalok nem jönnek a vasúthoz, kevés a sarus. Mindezt tetézi, hogy a munkavédelem a közelmúltban megtiltotta a kocsik rendezés közbeni belökését a vágányokra. Csak betolni szabad, amely lassítja a munkát. Ma tizenegyig a tartalék emiatt még csak egy vágányt tudott kiszolgálni, máskor négyet. A rendezői teljesítmény így a korábbi egyharmadára esett vissza.*

Szolgálatképtelen mozdonnyal?

Ellátogatunk *Komáromba* is. Szintén a mozdonyok érdekelnek, megvizsgálunk hát néhányat. Sajnos a tapasztalat itt sem kedvezőbb. Az M40—233-as pályaszámú gép személyvonat előtt áll. Szintén a székesfehérvári vontatási üzemegységhez tartozik. Oda viszi a személyvonatot is. *Kozma Sándor* mozdonyvezető örül a találkozásnak.

— *Nagyon vártam már egy ilyen ellenőrzést. Mi már tehetetlenek vagyunk. Az üzemi naplóba rendszeresen írjuk észrevételeinket a gép műszaki hiányosságairól, de nem ér semmit. Reggel jött ki napi vizsgálatról a gép, és legalább tíz hibát észleltem. Felírtam mind* . . .

Benézünk a motortérbe. Elszomorító látvány fogad. Mintha robbanás történt volna ott. *Minden olajos, koszos.* Lent a futóműnél a homokozó csövet gyapottal kötötték a lépcsőhöz. A nemtörődömség, a hanyag munka mintapéldája ez a mozdony. A forgalmista már indítaná a vonatot, de várnia kell. *A tűzvédelmi vezető intézkedik. Bejegyzi az üzemi naplóba: „Fehérvárig mehet a mozdony, ott szolgálatképtelen! Javítani kell!"*

A fiatal forgalmistanő végre felemeli az indítótárcsát, a mozdonyvezető tiszteleg. Reméljük, nem történik baleset . . .

A komáromi vontatási üzemegység mozdonyjavító csarnoka előtt egy M43-as vesztegel. Pályaszáma 1020-as. *Takács Ferenc* lakatos egyszemélyben most végezte el a napi vizsgálatát. Mi is körbejárjuk a gépet. Olajfolyásos a motorház, tömítetlenek a csövek. A törött kábelvédő csöveket nem pótolták, így egy esetleges zárlat azonnal tüzet okozhat.

— *Jármű-villanyszerelő nincs, meg az idő is kevés* — mondja a lakatos. — *Én többet nem tudtam tenni.*

Lassan a vízdaruhoz ballag, a géphez fordítja a csövet, aztán kinyitja a csapot. *Zúdul a hideg víz a hídra, a mozdony oldalára. Az olajszennyeződés természetesen marad, de a lakatos befejezte a vizsgálatot. A gépet visszaadják a forgalomnak.*

Vajon nyugodt-e a lelkiismerete a vontatási üzemegység vezetőinek és a többi dolgozónak?

Egy érdekes statisztikát mutat a MÁV tűzvédelmi vezetője. Eszerint az év első öt hónapjában *a Déli pályaudvaron ötvenöt mozdonyt ellenőriztek, tűzmegelőzési és biztonsági szempontból. Ebből 23 nem felelt meg a műszaki és egyéb biztonsági követelményeknek. Hat gépet az ellenőrök rendkívül elhanyagolt állapotban találtak, hármat pedig azonnal ki kellett vonni a forgalomból.*

Még két figyelmeztető adat: Budapesten 1981-ben 48 mozdony gyulladt ki . . . Tavaly a vasúton előfordult tüzek 55 százaléka mozdonyokon keletkezett.

A tényekhez az újságíró nem tud egyéb kommentárt fűzni.

Kaszala Sándor

Önköltségben...

Idézet a szakszervezet augusztusi információs jelentéséből: „A hangulatot leginkább az rontja, hogy a vasutasok nagyfokú szervezetlenséget tapasztalnak a tehervonati közlekedésben."

Támasszuk alá ezt egy kiragadott, de jellemző példával: Dombóvárról Pusztaszabolcsra kérnek utazószemélyzetet. Az *önköltségben* utazó személyzet ennek megfelelően Pusztaszabolcson leszáll a személyszállító vonatról. Ekkor kiderül, hogy a továbbítandó tehervonat mozdonya Kelenföldön van. Újabb utazás önköltségben Kelenföldre, mert onnan egy vonatot kell még Ferencvárosba továbbítani a személyzetnek. Mire megérkeznek Ferencbe, a szolgálat nagy része letelt, így tehát a személyzetet önköltségben hazaküldik. Az eredmény: *a távolléti szolgálat 16 óra 07 percéből csupán 14 perc volt hasznos a vasútnak,* illetve a fel- és a lejelentkezési időkkel együtt nem több a vonatkísérők „tengelyen töltött"-ként fizetett ideje egyetlen óránál. Ugyanakkor *a vonalon több vonat is személyzetre várt.*

Gyakran ebből adódik a „létszámhiány", illetve a túlórák számának növekedése, ami — mint láthatjuk a példából — a felsőbb szintű üzemirányítás elégtelenségének tudható be.

Hasonló jelzéseket *Miskolcról, Debrecenből, Szegedről* is küldenek a szakszervezeti bizottságok, pedig már földrajzi távolságuk miatt sem feltételezhetjük, hogy összebeszéltek volna. A kritikai hangvétel nem más, mint *a kiút keresése* annak bemutatása, érzékeltetése révén, hogy a vasút jelenlegi, talán legnagyobb gondja: *sokat ácsorognak a tehervonatok.*

Mondhatná valaki, hogy az utóbbi évek legeredményesebb átszervezése folytán az üzemfőnökségek megkapták az önállóságot, most tehát rajtuk a sor, hogy változtassanak a helyzeten. Csakhogy azt is egyre több beérkező jelzés tudatja, hogy *az üzemfőnökségi önállóság mit sem ér, ha az csak papíron létezik.* Rákosrendezőtől Kiskunhalasig, Szombathelytől Záhonyig tapasztalható, milyen gondokat okoz a vonóerővel, még inkább a személyzettel való gazdálkodás, amelynek fő akadálya a sok vonatácsorgás, feltartás, feloszlatás. A leglényegesebb kérdésekben — már ami a forgalom szervezését illeti — nem az üzemfőnökség, hanem a *központi menetirányítás* mondja ki a döntő szót. Az is igaz persze, hogy helytelen ebből kiindulva felfelé mutogatni.

Sem fent, sem az alsóbb szinten nem tehet róla senki, hogy szűk a főváros és a vidéki nagyobb pályaudvarok fogadókapacitásának keresztmetszete, s az is biztos, hogy sok helyen alaposan megfogyatkozott a létszám, nem is szólva arról, hogy nemegyszer a szomszédos országok vasútjainak telítettsége szab határt a MÁV-nál zajló forgalomszervező munkának. Ám hibát követünk el, ha ennyivel le is tudjuk magunk részéről a problémákat.

Látnunk kell igenis a saját tennivalóinkat. Azt például, hogy a vágányzárak összehangolatlansága és egyéb gondok, mulasztások miatt tehervonatok százai vesztegelnek vonalainkon, többek között a Budapest környéki állomások vágányain, nehezítve az ottani technológiai műveletek végrehajtását, *késleltetve gyakran a személyszállító vonatokat is.*

A legfrissebb adatok szerint a tehergépkocsik fordulóideje két hónap alatt több mint fél nappal növekedett, s meghaladja a 4,9 napot. Gyakran elhangzik, hogy *„a fuvaroztatók nem ürítik vagy rakják folyamatosan a vagonokat".* Ez igaz, de nem ad magyarázatot arra, hogy a Nagykanizsán, Kisvárdán, Vácott megrakott vagonok miért ácsorognak napokig, hetekig Martonvásáron, Dunakeszin vagy Vecsésen. S arra sem jogosít fel közülünk senkit, hogy belenyugodjunk a sok ácsorgás okozta túlóratöbbletbe, annak nemkívánatos, bérszínvonal-emelő hatásába, a kiadatlan szabadság és pihenőnapok, kirendelések okozta rossz hangulatba.

Ha az őszi forgalom időszakában javítani akarunk a vasúti szállítás minőségi mutatóin, a fuvaroztatók kocsiigényeinek kielégítésén, akkor *a sok ácsorgást mérsékelni kell. Mert ölbetett kézzel, másra mutogatva a megoldást várni: nem vezet eredményre.*

A mostanában nem ritka, de íróasztalszagú rendeletektől (lásd: KN-kocsik a személyvonatokban, fölösleges statisztikák készítése, utazási naplóval kapcsolatos változtatások stb.) a vasút munkája nem lett jobb, szervezettebb. Ehelyett inkább *a menettartamok elemzésére, ezen keresztül a kritikus pontok, szűk keresztmetszetek meghatározására, a megelőző intézkedések azonnali kiadására, a végrehajtásra és annak következetes ellenőrzésére kellene több figyelmet fordítani.*

Ettől valóban remélhető a vonatácsorgások felszámolása, az amúgy is kevés utazószemélyzettel, a vagonokkal, vonóerővel, energiával való észszerűbb gazdálkodás. Meg az is, hogy *javul majd tőle az emberek hangulata.*

Orosz Károly

A hidászok munkavezetője

— *Aztán mit is mondjak?* — kérdezi inkább magától, mint tőlem az ötvenes, napbarnított, alig őszülő férfi. Mert hogyan is lehetne néhány mondatba sűríteni mindazt, ami belépése napjától — 1948. november 30. óta — az idei vasutasnapig történt, amikor immáron hatodszor jutalmazták *Kiváló Dolgozó* kitüntetéssel *Kucsera Mihályt,* a MÁV Hídépítési Főnökség munkavezetőjét, helytállásáért.

— *Eredetileg traktoros voltam* — kezdi —, *majd új szakmát tanultam, és szegecselő-lakatosnak ide jöttem a vasúthoz.* Nem mondom, nagy szükség volt már akkoriban a traktorosokra is, de hídépítő munkásokra még jobban a mindent elpusztító második világháború után. *Szép volt a hidászélet, annak ellenére, hogy mindenféle komfort nélkül, alig fűthető lakókocsikban éltünk, lavórban mosakodtunk, és éjt nappallá téve dolgoztunk.* Dolgoztam én például akkor is, amikor otthon az asszony a gyerekeimet világra hozta, s a nagy esemény után csak egy héttel később, a hét végén tértem haza — emlékezik a kitüntetett munkavezető, majd büszkén hozzáteszi: — *A fiam ma már mérnök, s a lányom is fontos pozícióban dolgozik* . . .

Közben felvázolja a családi élet, a gyereknevelés viszontagságait: — *Hej, kevesen tudják, mit jelent fent a magasban, légtornászhoz illő mozdulatok közben a tizenöt kilós pisztollyal szegecselni, hogy a családnak, a gyerekeknek semmire gondja ne legyen* . .

— Hogyan lett munkavezető? — kérdezem.

— Hát ha úgy vesszük, akkor ez elsősorban az egykori főnököm érdeme, mert őszintén szólva nem akartam én főnök lenni. Ő mondta: *„Nem lesz ez így jó, Miska, hogy maga öregségére is csak szegecselni akar, ezért elküldjük tanfolyamra, hiszen jól ért az emberek nyelvén."* El is küldtek, de én megmutattam a magam „igazán": szándékosan megbuktam a felvételi vizsgán. A következő évben megint elküldtek, de szégyelltem volna ismét megbukni. Így aztán nemcsak felvettek, de ráadásul *jeles eredménnyel fejeztem be az iskolát. Azóta munkavezetőként húsz ember dolgozik a kezem alatt.*

Azt beszélik róla, hogy szigorú, de igazságos vezető. Megköveteli a munkát, de segít is bárki gondján, baján, ha tud.

— *Ugyanúgy, mint otthon a családban* — egyszerűsíti ennek a magyarázatát. — Most például betonoznunk kell, és szigorúan a gyerekek lelkére kötöttem, hogy ott legyen a szemük meg az eszük, mert ha bedöglik a beton, nem tudom, mit csinálok . . .

Ellenőrzés céljából gyakran felmegy a készülő hídra, közben — bevallja — önmagára is vigyáznia kell.

— *Cukorbeteg vagyok, s könnyen megszédülhetek. De azért inkább magam mászok oda, semhogy a gondjaimra bízott idősebb szakikat felengedjem. Dolgozzanak fent a fiatalok, ők bírják, mint mi annak idején, s lent is van éppen elég munka az öregebbeknek.*

Az általa három évvel ezelőtt szervezett új brigádra egyébként mindig jellemző ez a kölcsönös megértés, segítőkészség. Mi több: a főnökség vezetői szerint mindig ez volt és ez is maradt az általa irányított közösség sikerének titka. Meg a hivatás szeretete, amelyről Kucsera Mihály azt mondja:

— *Ha fölmegyek az épülő hídra és megcsap a fent mindig fújó szél, s kitárul a táj, nem cserélnék senkivel. Ez az érzés mindent megér* . . .

L. M.

A MÁV kollektív szerződés módosítása (7.)

A tanácskozások általános tapasztalatai

Az előző cikkekben részletesen szóltunk a realizált javaslatokról és azokról, amelyek valamilyen oknál fogva nem kerültek megvalósításra. Most a tanácskozások legfőbb, általánosítható tapasztalatairól adunk tájékoztatást.

Első helyen kell említeni a bérszínvonal-szabályozásra való áttérést. Ennek népgazdasági szintű változása szükségessé tette a vasút bérszabályozási és gazdálkodási rendszerének újraszabályozását. *Ez év január 1-től kezdődően a MÁV a több mint egy évtizeden át jól bevált bértömeggazdálkodásról az úgynevezett létszámcsökkentési érdekeltséggel egybekapcsolt, központi bérszínvonal-szabályozásra tért át.* Míg korábban a felhasznált bér volumene, most a bérek színvonala a legfőbb mutató. Amit lényegesen nehezebb szabályozni, mint a bértömeget, ugyanis folyamatában kell figyelemmel kísérni a bérfelhasználás és a létszám alakulását, a változások irányát, mértékét, az összetétel módosulásait és ezek bérszínvonalra gyakorolt hatását.

Az éremnek két oldala van

A vasút 1983. évi bérpolitikai elveinek kidolgozása már az új szabályozás szellemében történt. A szűkreszabott lehetőségből jelentősnek mondható bérintézkedésekre került sor. Így például rá kellett állni az érvényes bértételek alsó határára; a középvezetők és a közvetlen termelésirányítók bérarányain, a lehetőségekhez képest kiemelt bérfejlesztéssel javított a MÁV; a kocsitisztítók körében részben alapbéremeléssel, részben a teljesítménybérszorzók növelésével tekintélyes fejlesztésre került sor, azzal a nem titkolt céllal, hogy a bérintézkedések hatásaként javulni fog a kulturált személyszállítás egyik legtöbbet kritizált területe.

A szerénynek mondható bérfejlesztési lehetőség a vasútnál is erősítette a teljesítmények alapján történő különbségtétel kényszerét. Indokolt volt bérpolitikai elvként kimondani, hogy azokon a területeken, ahol a teljesítmények számottevően elmaradnak attól, amit a folyósított bértől el lehet várni, *a bér, illetőleg a kereset változatlansága mellett kell megkövetelni a korábbinál nagyobb teljesítményt.* A bérek személyre szóló megállapításánál ugyan még nem volt jellemző e kritérium érvényesítése, de a jövőben az éremnek ezt az oldalát is vizsgálni kell.

A kollektív szerződés egyik funkciója a munkaerő-gazdálkodás hatékonyságának javítása. Az új bérgazdálkodási rendszerre való átállás a munkaerő-gazdálkodás kérdéseit jobban előtérbe helyezte. Tudatosabb, átgondoltabb, a bérgazdálkodás követelményrendszerével összhangban álló intézkedéseket sürgetve.

Az elmúlt évek bérpolitikájában is nagy hangsúlyt kaptak a munkaerő-gazdálkodási megfontolások. Az egy évvel ezelőtt bevezetett, kifejezetten munkaerőcélzatú bérintézkedések hatására stabilizálási folyamat kezdődött el. A több éve tartó létszámcsökkentési tendencia csökkent, s a kirendeltekkel kapcsolatos gondok is valamelyest enyhültek.

Változatlanul súlyosak a problémák a kulcsfontosságú munkakörökben, különösen az utazóknál. Igaz ugyan, hogy a létszámcsökkenés üteme lelassult, sőt néhány helyen sikerült megállítani a csökkenést, ez azonban mégsem könyvelhető el eredményként, hiszen a kedvezőtlen állapot konzerválásával nem lehetünk elégedettek.

A kollektív szerződés megfelelően szabályozza a foglalkoztatás, a munkaerő-gazdálkodás kérdéseit. Mégsincs olyan előrehaladás, amelyre szükség lenne, holott a lehetőségek adva vannak. Sok negatívum kíséri munkánkat — *a veszteségidők magasak, a szükségesnél több az ácsorgás, egyenetlen a dolgozók leterhelése, egyes helyeken indokolatlanul sok a túlóra, a munkaerő-felhasználás nem követi a teljesítmények változásait, stb.* — amely helyenként nemtörődöm munkavégzéssel párosul. Mindez a vasúti szállítási teljesítmények visszaeséséhez, a minőségi tényezők romlásához, végső soron gazdálkodásunk színvonalának csökkenéséhez vezet.

Célszerűbben, sokkal tudatosabban

Bőven van tehát javítanivalónk. Fogyatékosságaink döntő többségéhez nincs szükség a kollektív szerződés rendelkezéseinek megváltoztatására. Szabályai jóval „többet tudnak" annál, amit az alkalmazott gyakorlat mutat. *Célszerűbben, tudatosabban kell gazdálkodni a rendelkezésre álló munkaerővel, munkaidővel.* Élni kell az osztott munkaidő előnyeivel, éjszaka is mód van a munkaidő megszakítására, jobban kell építeni az önkéntes többletmunkavállalásra, amely kölcsönösen előnyös és hasznos, mert a vasút részére tágabb foglalkoztatási lehetőséget, a dolgozóknak pedig magasabb keresetet jelent. A vasúti munka zavartalan végrehajtása érdekében egyes területeken vállalati gazdasági munkaközösségek létrehozásával is célszerű a feladatok teljesítését elősegíteni és a munkaerőhiányból adódó gondokat enyhíteni.

A kollektív szerződés a legátfogóbb és a legjelentősebb belső szabályzat. Korszerűsítésének kereteit a gazdasági körülmények, a felsőbb jogszabályok változásai és a dolgozók javaslatai adják meg. Sokféle érdekről van tehát szó, amelyek egyeztetése egyáltalán nem könnyű, de nem is reménytelen feladat.

A kollektív szerződés szabályainak alakításában jelentős szerepe van a demokratikus fórumok megfelelő működtetésének. Az érdekösszhang megteremtése sok-sok alkotó gondolatot, vagyis magát az üzemi demokrácia létét és működését feltételezi. Ezért a módosítási javaslatoknak a dolgozókkal való megtárgyalása elengedhetetlen.

Ahol nem így járnak el, nem kérik ki az emberek, a kollektívák véleményét, vagy a tájékoztatás kívánnivalót hagy maga után, ott a mulasztásoknak előbb vagy utóbb kedvezőtlen következményei lesznek.

Esetenként a vasúti munka hiányosságai, illetve a foglalkoztatási problémák túlzott leegyszerűsítésével találkozhatunk, ami nem éppen veszélytelen. *A munkaügyi köntösben jelentkező vezénylési, szervezési, gazdálkodási, üzemviteli stb. problémák például elfedik és elodázzák az adott szakterület tennivalóit.* Nem szorul bizonyításra, hogy a munkaerőhiány enyhítésére, az indokolatlan túlórák megszüntetésére, a kollektív szerződés foglalkoztatási szabályainak maradéktalan betartására a munkaerő- és bérgazdálkodás eszköztára önmagában kevésnek bizonyul. Jelentősebb javulást a belső tartalékok feltárása, a munkaszervezési lehetőségek kiaknázása (üzemszünet, osztott munkaidő, munkakörök összevonása, stb.) eredményezhet.

Az objektív adottságokat szintén figyelembe kell vennünk. A kollektív szerződés ez évi módosításánál e tekintetben fejlődés mutatkozott. Az igények és a lehetőségek között a korábbiaknál egészségesebb összhang alakult ki, a javaslatok megfogalmazásánál általában a realitásokból indultak ki. Ez szélesebb körű informáltságára utal.

A népgazdasági összefüggések ismeretével és a kiútkereséssel magyarázható a különféle jelenléti, tartózkodási, improduktív idők díjazására irányuló igények csökkentése, illetőleg a teljesítményszemlélet erősödése is.

Látásmódunk azonban még meglehetősen egyoldalú. A bérezési kérdésekhez képest aránytalanul keveset foglalkozunk munkánk javításával, a vasúti teljesítmények fokozásával, szolgáltatásaink színvonalával, a munka szervezettségével, a fegyelemmel, gazdálkodásunkkal, stb.

Közös ügyünk: a munka javítása

A kollektív szerződés módosítása általában anyagi vonzattal jár. A mértéke mindig az adott témától, és attól függ: hány dolgozót érint. Mivel a bérfejlesztési keretek felosztása az eddigi gyakorlat szerint megelőzte a kollektív szerződés módosítását, ezért adódtak olyan szituációk, hogy valamely réteg által indokoltnak tartott szabálymódosítást a bérfedezet hiánya meghiúsította.

Az anyagi lehetőségek és az igények egyeztetése végett e két fontos intézkedés időbeni eltéréseinek közelítése, esetleg együtt-tárgyalása minden bizonnyal előnyösebb lenne. Hangsúlyozni kell azonban, hogy kereteiben a lehetőség ezáltal nem bővülne, csupán a felhasználás racionalizálására, több kombinációs megoldásra, a választási lehetőségek szélesebb skálájára teremtene módot. Az anyagi kereteknek az a volumene, amely szerteágazó igényekkel lépést tudna tartani, még belátható ideig nem fog rendelkezésre állni. Ezzel számolnunk kell.

Dolgozóink egy részénél jogos igényként jelentkezik a bérezési rendszer egyszerűsítése, áttekinthetőbbé tétele, illetőleg a teljesítményekhez jobban igazodó, differenciált bérezés megvalósítása. Különösen az utazószemélyzet bérezésénél alkalmazott gyakorlatot éri sok bírálat. Ezek a kritikai észrevételek többnyire indokoltak és találkoznak a vasút vezetőinek törekvéseivel is.

A jelenlegi gyakorlat kritizálása azonban önmagában nem viszi előbbre az ügyet. Ez csak a működésre vonatkozó részletkérdések tisztázása, az egymástól eltérő, esetleg egymásnak teljesen ellentmondó sok-sok vélemény ütköztetése, a pozitív és a negatív tapasztalatok egybevetése, gondos elemzése alapján lehetséges. Csakis az érdemi vita vezethet el a dolgozók és a vasút szempontjából egyaránt jónak, kölcsönösen előnyösnek minősülő megoldáshoz.

A kollektív szerződés tartalmának fejlesztése mindannyiunk közös ügye. Szabályaink állandó finomítása, az élet változó követelményeihez való hozzáigazítása segítheti a vasút szállítási feladatainak teljesítését, a gazdálkodás javítását.

Katona János

Önkéntes határőrök

Egy kitüntetett brigád hétköznapjai

A szombathelyi *Kilián György* szocialista brigádot az elmúlt évi kiemelkedő munka alapján a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki. A közösség tagjai egyben önkéntes határőrök is. Ezért a tevékenységükért a belügyminiszter 1981-ben a Vörös Csillag Érdemrendet adományozta a brigádnak. A tizenkét tagú kollektívában vannak fővizsgálók, vonatvezetők, kezelők és jegyvizsgálók. Az egyik napon elkísértem szolgálatba *Bognár Lajos* brigádvezetőt és *Pulay Györgyöt*. Ők mindketten fővizsgálók.

Munkában a fővizsgálók
(A szerző felvétele)

Reggel a hat óra négy perckor induló, Szentgotthárdig közlekedő 9120-as számú vonattal indulunk. Bognár Lajossal a középső Bz kocsiba szállunk. Pulay György a motorkocsit választja. Lassan átkattogunk a váltókon, a fővizsgálók felteszik a karszalagot.

— *Jó reggelt kívánok! Kérem a menetjegyeket ellenőrzésre!* — szólítja fel az utasokat Bognár Lajos.

Az egyik férfi Zalalövőig utazik.

— *Körmenden vonatpótló autóbuszra kell átszállni* — tájékoztatja udvariasan a fővizsgáló. Az utasok még álmosak, többen a jegyüket keresgélik, de a fővizsgálók türelmes emberek, várnak. Ebben a kocsiban minden rendben volt. Ják—Balogugyom állomáson az utolsó kocsiba szállunk. Csatlakozik hozzánk *Németh István* jegyvizsgáló is. Mindenkinek van érvényes menetjegye, a jegyvizsgáló is jól dolgozott.

Egyházasrádócon átszállunk a Szombathelyig közlekedő személyvonatra. Ez munkásvonat. A peronon is sokan állnak. Bognár Lajos a bérletesektől a személyi igazolványt is kéri. Ezt sokan fölöslegesnek tartják, pedig a bérlet csak azzal együtt érvényes.

A Kőszegre közlekedő, öt kocsiból álló Bz vonatot felosztja egymás között a két fővizsgáló és az egy jegyvizsgáló. Most Pulay Györgyöt kísérem.

— *Egy fővizsgáló általában havonta három és fél ezer forintot számol el utánfizetésként* — magyarázza. — Ezen a vonalon nincs sok bliccelő. Többen akkor nem váltanak jegyet, ha sokan állnak a pénztár előtt, vagy nincs elég hely a másodosztályon, s ezért az első osztályú kocsit veszik igénybe. A kőszegi vonalon sok a táblás megálló, ahol nincs jegykiadás. A jegyvizsgálónak ezért sok a dolga. Két állomás között csak egy kocsit tud ellenőrizni. Ezért mi is gyakrabban jövünk erre, besegíteni.

Visszafelé mindkét fővizsgáló jegyeket állít ki. A menetértti kiadását is felajánlják. A vezető jegyvizsgáló naplója arról tanúskodik, hogy naponta gyakran az 500 forintot is meghaladja az eladott jegyek ára.

Szombathelyről a miskolci gyorssal megyünk tovább. Itt nem kell ellenőrizni, a pápaiak végzik ezt a munkát. Az utasokat nem szabad fölöslegesen zavarni. Munka azért akad itt is. Ellenőrizzük a személykocsik tisztaságát. Elfogadható állapotban van valamennyi, csak a 20—57 011-es számú kocsi mosdója szorul javításra, mert kilyukasztották az oldalát. Az észrevétel a 41-es leadási bárcára kerül. Ezután *Koksa Ferencné* jegyvizsgálótól elkérik a menetrend könyvét. Sajnos a helyesbítéseket nem vezette át. Ez pedig fontos, hiszen enélkül nem adhat megbízható tájékoztatást az utasoknak.

A vonaton találkozunk *Hajdú János* határőr törzsőrmesterrel. Szívélyesen üdvözli a fővizsgálókat, akik önkéntes határőrök, egyben arra kéri őket, hogy a 9212-es vonaton jobban figyeljenek, mert azon nem lesz hivatásos határőr.

Celldömölkön sokat kell várni a következő vonatra. Van tehát idő a beszélgetésre.

— Mióta önkéntes határőrök? — kérdezem Bognár Lajost.

— *1956-tól segítjük a határőrség munkáját. Nyolc éve pedig már csoportosan is végzünk ellenőrzéseket, hogy a bűnözők, vagy disszidálni akarók minél előbb a hatóságok kezére kerüljenek. A határőrök is segítik a mi munkánkat. Közbeavatkoznak, ha ittas, vagy kötekedő személy akadályozza a jegyvizsgáló tevékenységét.*

A Kilián György önkéntes határőr szocialista brigád tagjai tavaly ezer óra társadalmi munkát végeztek. Ennek nagyobb részét önkéntes határőri szolgálatban, kiképzésben töltötték. A fővizsgálók és a jegyvizsgálók a létszámhiány miatt gyakran vállaltak vonatvezetői feladatot is.

A határőrség szombathelyi kerületi parancsnokságán *Neu Aladár* őrnagy a vasutas önkéntesek tevékenységéről beszélt.

— *Az egyik legjobban működő önkéntes határőrcsoport a vasutasoké* — mondja. — *Elégedettek vagyunk a másik szombathelyi vasutas csoporttal is, amelynek vezetője Kálmán Mihályné.* Jó a kapcsolatunk a vasútigazgatóság és a körzeti üzemfőnökség vezetőivel is. A Kilián brigád még a sorállománynak is példaképe lehet. Több veszélyes határsértő elfogásához nyújtottak segítséget. Bognár Lajos brigádvezető rendszeresen tart élménybeszámolót kiképzési bázisunkon a kiskatonáknak.

Sz. Jakab István

Ötvenezer óra a köz javára

A *dunakeszi járműjavítóban* a szocialista és a munkabrigádok önmeózása, a minőségi munkára való fokozottabb odafigyelés eredményeként, figyelemre méltó színvonaljavulást értek el a gyártmányoknál. A hiányzó 24 munkás ellenére a teljes termelési mutatót 100,2 százalékra teljesítették. A céltudatos energiatakarékossági intézkedések, valamint az energiahordozók gazdaságos felhasználásának eredményeként *földgázból 991 ezer köbmétert, villamos energiából 206 ezer kilowattot takarítottak meg.* Viszont a járművek üzemanyag-fogyasztásában eddig megtakarítást nem értek el, ezért az év hátralévő részében még fokozottabb takarékossági intézkedéseket léptettek életbe.

Az üzem kollektívája jó eredményeket ért el *„A rendet, tisztaságot a munkahelyeken"* akcióban is. A járműjavító üzemek között meghirdetett tisztasági versenyben az utóbbi két évben a második helyen végeztek. Mindenhol csinosították a műhelyeket, parkosításokat végeztek, tisztáktak, rendezettek az utak. Különösen szép a III-as gyárrész területe, ahol a látvány szépségétől úgy érzi az arra járó, hogy egy arborétumba csöppent. Hasonlóan gondozott az anyagosztály, a darabolóműhely és a szociális ellátási osztály előtti terület is. A műszaki brigádok és a pénzügyi osztály szocialista brigádja az üzem és a 2. számú műút között több száz méter hosszú területet gaztalanították.

Számottevő az is, melyet a szocialista és a munkabrigádok a város fejlesztése érdekében fejtettek ki. Tornaszereket, állványokat, paravánokat készítettek a 3. számú iskola tanulói számára. A Garas úti lakótelepre védőkorlátokat, utcai játékokat helyeztek el. A *Lenin szobor* környékét parkosították. Patronálnak idős embereket, óvodákat, intézményeket.

A sok segítőkész közösség közül is kiemelkedik az I-es gyárrész három szocialista brigádja: a *Munkácsy*, az *Ifjú Gárda* és a *Petőfi*. Az utóbbiban dolgozók végezték a legtöbb társadalmi munkaórát, kereken százat személyenként.

Az üzem dolgozói az első félévben *mintegy 50 ezer társadalmi munkaórát dolgoztak.* Ebből több mint 20 ezer órával járultak hozzá Dunakeszi fejlődéséhez, gyarapodásához.

Vetési Imre

35 év tengelyen

A jó egészség és a boldog élet titka

Miczók János vonatvezető 35 évi utazószolgálat után tavaly ment nyugdíjba Gyékényesen. Ebben a minőségben legutóbb vendége volt a helyi szakszervezeti bizottság és a KISZ által évente megrendezésre kerülő nyugdíjastalálkozónak.

— Hogyan, miként éldegél? — kérdeztem a többször kitüntetett kiváló vasutast, a határállomás volt párttitkárát.

— *Nem szeretném elkiabálni, ezért lekopogom, hogy kifogástalan az egészségem.* Most éppen a fiam családi házának építésén dolgozgatok. Szerelem a villanyt, meg elvégzek mindent, amire szükség van. *A fiam egyébként a határállomás vám- és pénzügyőrségénél teljesít szolgálatot, együttműködve a vasutasokkal...*

Az örömteli beszámoló arra késztet, hogy megkérdezzem:

— Van-e valami titka annak, hogy három és fél évtizedes kemény helytállás, megannyi társadalmi munka sem viselte meg a szervezetét?

— *Szerintem a sportnak köszönhetem testi és szellemi frisseségemet* — válaszolja. — Fociztam akkor is, amikor 1947-ben felvettek Nagykanizsán vonatfékezőnek, s rúgtam a labdát akkor is, amikor *Tőke János* vezénylőtiszt, a Gyékényesi Vasutas Sportkör edzője átigazolt a helyi csapathoz. Máskülönben *a vonatkísérői szolgálatnál áldatlan, valóban embert próbáló körülmények voltak akkoriban. Vonatvezetőként gyakran utaztam hóban, fagyban előreálló, egyajtós fékbódéban, lesve a jelzőket, közben ügyeltem arra is, hogy a menetlevelet, a fuvarrakományokat ki ne vigye a szél. Ma a vonatkíséret fiataljai el sem tudják képzelni, mit kellett kiállni az embernek egy-egy ilyen szolgálat alkalmával...*

Azért a sporton kívül is őriz csodálatos emlékeket Miczók János.

— Hát hogyne! — *helyesel.* — *Mindig tapasztalhattam például, hogy a munkámat megbecsülték. Egyike voltam a párton kívüli sztahanovistáknak, s a helytállás elismeréseként lettem küldött 1949-ben a budapesti Világ Ifjúsági Találkozón. Sorolhatnám tovább is, de talán elég mindehhez hozzátenni, hogy tavaly, nyugdíjba menetelem előtt kaptam meg a Kiváló Vasutas kitüntetést.*

Az az érzésem, hogy a kiegyensúlyozottság, a kitűnő egészség, a boldog élet titkai közé a munka, a helytállás elismerése is beletartozik. *Legyen benne része még sokáig Miczók Jánosnak és másoknak is!*

Várfalvi Gyula

Tanfolyamok Zákonyban

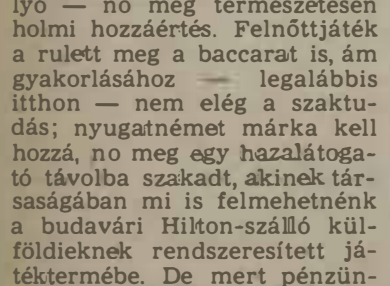
A szakszervezeti művelődési ház ez év őszén hat közérdeklődésre számot tartó tanfolyamot indít *Zákonyban*. A dolgozó nők és a vasutas feleségek kézimunkázó kedvét a riselő és a makramé tanfolyamokon lehet bővíteni, míg a szabó—varró tanfolyam az alapműveletekkel ismerteti meg az érdeklődőket. A mindjobban terjedő nyevtanulási kedvet az angol és orosz nyelvtanfolyamokon szervezett formában oldják meg. A fiatalok szórakozását pedig a rock and roll tánctanfolyam segíti elő.

Megtalálta, visszaküldte

A közelmúltban családommal Sátoraljaújhely állomás vendégszobájában töltöttem néhány napot. A tiszta, kényelmes szobában jól éreztük magunkat, és elégedetten utaztunk haza. Néhány nap múlva telefonon hívott fel az állomás egyik dolgozója, és közölte, hogy megtalálta ottfelejtett ruhaneműnket, amit elküldött címünkre.

A telefonáló *Kincsfalussy György* vasutas volt, akinek példamutató magatartásáért ezúton mondok köszönetet.

Mihály Lászlóné
Északi Járműjavító Üzem



— Azt hiszem, itt is elkelne egy kis rekonstrukció!

(Fekete István rajza)

ORVOSI TANÁCSOK – NŐKNEK

Nem mindenki szedheti a hormonális fogamzásgátlókat

Azoknak a nőknek, akik 1966-ban kötöttek házasságot és védekeztek, mintegy 70 százaléka hagyományos módszereket alkalmazott és csak 24,7 százaléka szedett fogamzásgátló tablettát. 1977-ben viszont a három éve házasságban élő és védekezni kívánó nők 71 százaléka szedett valamilyen fogamzásgátlót.

Magyarországon 1967 óta lehet kapni hormonális fogamzásgátlót. Azóta a használók száma 1200-ról 650 ezerre emelkedett. Amikor 25 évvel ezelőtt megjelent az első hormonális fogamzásgátló, úgy tűnt, a jövő kulcsa a kezünkben van. Megoldódik a születésszabályozás az iparilag fejletlen országokban, megóvja a nőket a nem kívánt terhességtől való félelemtől, feleslegessé tesz számos abortuszt.

A kezdeti örömmámort lassan felváltotta a kétkedés. *Vajon szabad-e a hormonháztartásba évekig ilyen durván belenyúlni?* És jelentkeztek a szövődmények, amelyeket kétségtelenül a tabletták okoztak.

Az érbetegségek, amelyek addig elsősorban a 40—50 éves férfiakat érték utol, a 30 év körüli asszonyok közül is kezdték szedni az áldozataikat. Ezeknek kora, életmódja nem indokolta az érelmeszesedést. Egyetlen közös volt bennük; *a tartós fogamzásgátló-szedés.*

A hormonális hatásokról *dr. Csaba György*, a SOTE biológiai intézetének igazgatója mondta:

„Az idő olyan tényező, amivel hasonló esetben mindig számolni kell. A szintetikus hormonok biológiailag aktív, génekre ható anyagok, mélyen beavatkoznak a szervezet élettani folyamataiba. Hatásuk nem feltétlenül jelentkezik azonnal, esetleg csak évek, évtizedekkel később. Ezekről még ma is keveset tudunk, de joggal feltételezhetjük, hogy a génszinten ható anyagok tartós alkalmazása a szervezetre nem lehet közömbös.

Idő kell ahhoz is, hogy megtudjuk: *a hormonális fogamzásgátlók előidézhetnek bőrártalmakat, érelváltozásokat, hogy a tabletta és a dohányzás együttesen fokozza az érelváltozások kockázatát.* Semmiképpen sem állíthatjuk tehát, hogy a hormonális fogamzásgátlók minden ártalom nélkül alkalmazhatók. Ha ezt állítjuk, vállaljuk a tablettát szedő nő helyett a felelősséget."

A szövődményekből következtetni lehet: kik nem szedhetnek tablettát;

— a cukorbetegek, mert ennek a betegségnek eleve szövődménye az érkárosodás,
— a dohányosok,
— a magas vérnyomásúak,
— akik trombózisra hajlamosak,
— bizonyos koron túl sem ajánlatos,
— nem ajánlatos 18 éven aluliaknak sem, amennyiben a hormonegyensúly még nem alakult tökéletesen ki.

Jelenleg a fogamzásgátlót felírhatja nőgyógyász, körzeti orvos, üzemorvos. A beteg nincs kontrollra kötelezve. Pedig 30 év alatt évenként, 30 év fölött félévenként mindenkinek kellene jelentkeznie ellenőrzésre.

dr. Horváth Edit
ellenőrző főorvos

Betegségből felgyógyulva...

Gyomorműtét után betegségemből már megyógyultam, de még most sem tudom elfelejteni kezdeti félelmemet, aggódásomat. Azokat pedig, akik végtelen türelemmel, hivatástudattal átsegítettek életemnek ezen a nehéz szakaszán, örökre magasztalni fogom. Engedtessék hát meg, hogy ezúton is szóljak róluk...

A vidéki kórházban megejtett belgyógyászati kivizsgálás azzal végződött, hogy 1983. június 8-ra beutalót kaptam a budapesti *MÁV Kórház I. számú sebészeti osztályára.* Én azonban nem tudtam a kijelölt napot megvárni, hanem megjelentem már napokkal előbb „helyszíni szemlére". Egy fehér köpenyes hölgy — akinél a kórházban érdeklődtem — *dr. Horváth Mária* adjunktushoz irányított. Átadtam neki a beutalót, mire azt mondta:

— Ha már itt van, mindjárt megvizsgálom.

Úgy is lett, majd megadta a szakszerű, de rendkívül udvarias hangú utasítást: *— Akkor hát június 8-án reggel legyen itt! Persze, éhgyomorral...* — s elsorolta azt is, mit hozzak majd magammal.

— S ki fog majd megműteni? — kérdeztem. — Mert azt szeretném, ha az adjunktusnő végezné el az operációt.

— Jó, majd meglátjuk — válaszolta kedvesen.

S eljött végre június 8-a. Jelentkezésem alkalmával elsőként az ősz hajú, barátságos *Erzsike* főnővérrel találkoztam. Nyomban rábízott beosztottaira:

— Mutassátok meg Jánoskának, hová pakolhat le, és melyik lesz az ágya! — Attól kezdve mindenki Jánoskának szólított, s a lelkemre kötötték, hogy ne restelljek kérdezni, ha valamit nem tudok.

Délelőtt 11 órakor kész volt mindenféle vizsgálat, s lefeküdhettem az ágyamba. Nemsokára jött még egy szőke doktornő, s a vérnyomásom mérése közben kérdezgette, hogy mikor, milyen betegségben szenvedtem. Válaszaimat egy noteszba jegyezgette, majd távozása utána kisvártatva az adjuktusnő lépett az ágyamhoz.

— *Fél-e még?* — tudakolta.

— *Most már kevésbé...*

Vizit alkalmával megkérdeztem *dr. Horváth Lajos* osztályvezető főorvostól, akinek most is, később is mindig volt egy-két kedves szava a betegekhez, hogy megoperálhat-e az adjunktusnő.

— Semmi akadálya — válaszolta a főorvos úr.

— A műtét rendben lezajlott, s 12 nap elteltével elhagyhattam a kórházat. Újra dolgozom, de nincs olya nap, hogy ne gondolnék hálás szívvel azokra, akik visszaadták az egészségemet, ugyanakkor példát is mutattak számomra emberségből, hivatásszeretetből. *Köszönöm, amit értem, a betegekért tesznek.*

Bíró János
jegyvizsgáló, Cegléd

GYERMEKJÁTÉKOK — FELNŐTTEKNEK

Az ulti, a kanaszta, a biliárd felnőttjátékok: nem kell hozzájuk egyéb, mint egy pakli kártya, vagy egy dákó és öt csontgolyó — no meg természetesen holmi hozzáértés. Felnőttjáték a rulett meg a baccarat is, ám gyakorlásához — legalábbis itthon — nem elég a szaktudás; nyugatnémet márka kell hozzá, no meg egy hazalátogató távolba szakadt, akinek társaságában mi is felmehetnénk a budavári Hilton-szálló külföldieknek rendszeresített játéktermébe. De mert pénzünket számunkra ugyancsak kemény valutában — kemény munkával megkeresett magyar forintban — is elveszíthetjük a mind több helyütt felbukkanó „félkarú rablók"-nál (így nevezik kedvesen becézve a gombamód szaporodó, külhonból vásárolt játékautomatákat), mit nekünk Hilton. Meg se kell másznunk a Halászbástya ódon lépcsőit, a fővárosba se kell utaznunk: megannyi városunkban és üdülőhelyünkön megszabadulhatunk a fölös forintoktól.

Népszerű felnőttjáték még a flört, amelynek kevésbé szelíd változatát szexnek nevezzük (akinek persze nincs kedve finomkodni, az másként említi, de e lap szerkesztőjének az a véleménye, hogy ne cseréljük össze hasábjainkat holmi magvas irodalmi kiadvánnyal; amit ott nevén lehet nevezni, azt itt nem — mi inkább más kérdésekben vagyunk szókimondók). De mert változnak az idők, változnak a szokások is: a szex napjainkban már nemcsak felnőttjáték, gyakorolják azt személyi igazolvány nélkül is — 16 éven aluliaknak csupán nézni nem ajánlott a mozikban, gyakorolni viszont szabad.

Egyoldalú előnyhöz jutna persze jól nevelt serdülő ifjúságunk, ha csupán a sorukból kikerülők űzhetnék a felnőttjátékokat, miközben mi, őszülő-ritkuló hajúak, akik érettségünket már megannyi módon bebizonyítottuk, nem vágynánk viszonosságra. Ha ők felnőttjátszanak, akkor vegyünk részt mi a gyermekjátékokban. Utóvégre mily kellemes foglalatosság a bújócska, a fülbesúgósdi, az utolsó pár előre fuss!, s mind a többi. Játsszunk hát mi is, hogy örökifjak maradjunk!

... Eltűnődöm: vajon kell-e mindehhez biztatás. Gyanítom: nem. E csacska gyermekjátékokat jó néhányan közülünk nem is hagyták abba. Csak néha nem vesszük észre, hogy játszanak. Velünk játszanak. Igaz, nem ritkán úgy, hogy nem vagyunk játszótársaik... Inkább a játékszer szerepét töltjük be. Mégvallom, amikor a számomra fontos ügyben intézkedni hivatott Aktatól Aladár főosztályvezetőt kerestem hivatalában, még nem is gondoltam, hogy szeret játszadozni. Meglett ember, komoly ember, nyakkendője is van, rangos beosztása is — eszembe nem jutna, hogy ultizzak vele. Nos, tény mi tény, ő sem akart ultizni velem. Amikor először kerestem, a játékoskedvűnek ugyancsak nem tűnő titkárnője felnőttes komolysággal közölte, hogy Aktatól kartárs vidéki kiküldetésen van. A második alkalommal Aktatól a minisztériumba ment, fontos tárgyalásra. Harmadjára ő részesült ama megtiszteltetésben, hogy a repülőtéren fogadhatta a külföldi társhivatal hazánkba látogató elnökhelyettesét. A negyedik alkalommal előadást tartott leendő aktatologatóknak az illetékes szakiskolán, s csak az ötödik ottjártamkor ébredtem rá, hogy Aktatól Aladár valójában ölelni valóan csínytevő kedvű játékos. Dehogy járt vidéken, a minisztériumban, a repülőtéren, vagy másutt — csupán bújócskázott. S én voltam a hunyó.

Ugye, ismerős játék a fülbesúgósdi? Úttörő koromban odahajoltam a mellettem álló pajtás füléhez, s azt súgtam belé: kobak. Ő a mellette állónak már azt súgta: lovak. A mellette álló emígy adta tovább: fogak. S ahogy fülről fülre szállt a szó, úgy lett a fogakból fogat, dobat, sokat, lopat és moszat... Nos, eme ártatlan gyermekjátékot a felnőttek is kedvelik. Ölvedi csupán annyit mondott Jámbor Jenőről Szepezdinek, hogy Jámbornak tizenegy találata van a totón, Szepezdi már úgy adta tovább, hogy Jámbor szereplője a totóbotránynak. A hírt halló Benedek olyképp tájékoztatta Salamont, hogy Jámbor letartóztatásban van, Salamon pedig igen bizalmasan csak annyit mondott Szemerédinek: Jámbor a cella rácsát elfűrészelve szökött meg a börtönből, mire Szemerédi jóindulatúan figyelmeztette Gavallérinét: esténként ne nagyon közlekedjen a sötét utcákon, mert börtönéből a fazlat robbantva szökött ki és most ismét a magányos nőkre feni a fogát Jámbor Jenő, a közveszélyes szatír.

No és az utolsó pár előre fuss? Az sem utolsó gyermekjáték. A Szabó család — nem a rádióból ismert, hanem a munkahelyén laza fegyelméről nevezetes házaspár — gondolt egy merészet, s úgy döntött férj-feleség, hogy mindketten otthagyják munkahelyüket. Elegük volt, hogy még abból a néhány száz forintnyi prémiumból sem részesülhetnek, mert olykor-olykor bocsánatos ballépéseik voltak: hol a férj ment be kapatosan a munkahelyére, hol meg az asszony felejtett el bemenni a gyárba, mivel a jóképű ismerősök számára — finoman szólva — kapható volt. Önállósodni kéne — így a kapatosan is józan gondolkodású férj —, éljünk a törvény adta lehetőségekkel, s legyünk a magunk urai! A szót tett követte: közhasznú tevékenységre adták fejüket — vattacukor-készítőnek álltak. Füllentenék, ha azt mondanám, hogy ily módon kétszer annyit keresnek, mint korábbi — szorgalmasan dolgozó — munkatársaik az üzemben. Háromszor annyit keresnek. Igaz: vásárok idején már hajnali ötkor — percnyi késés nélkül — mindketten ott vannak, s ha esik, ha fúj, járják az országot. Tudják a lényeget: játszani csak komolyan érdemes. Ezt a gyerekektől tanulták. A gyerekek ugyanis igen gyakran játszanak „felnőttest". Azt játsszák, hogy dolgoznak. S számukra munka közben nincs lazítás. Különben rossz játék az egész.

F. T.

Ballagás az Úttörővasúton

Lapunk előző számában rövid tudósítást közöltünk a „nyugdíjba menő" nyolcadikos úttörővasutasok búcsúztatásáról. Ebből az alkalomból, vezetőik kíséretében különvonattal végigutaztak a vonalon és sorra elbúcsúztak az állomásoktól. Képeink ezt a hangulatos eseményt örökítették meg.

Gyülekezés a különvonatnál

Az úttörővasutas zenekar szórakoztatja a különvonat utasait

Ságváriliget

Hárshegy

Úttörőváros
(Lichner Tibor felvételei)

Brigádok lövészversenye

Augusztus 20-a tiszteletére több szolgálati helyen is rendeztek lövészversenyt, amelyeken a szocialista brigádok is részt vettek. Mátészalkán például 14 kollektíva 58 tagja versengett a városi lőtéren. A brigádok versenyének győztese a vontatási üzemegység *Varga Jenő* vezette csapata lett. Második az ÉHF Munkácsy Mihály, harmadik pedig a vontatás József Attila brigádja.

A kispuskaverseny női egyéni győztese *Zsadányi Mihályné*. A férfiak vetélkedőjét *Czine Sándor* nyerte.

Hajómodellek túraversenye

Kecskeméten rendezték az 1983. évi rádiótávirányítású hajómodellek túraversenyét. A 10 cm^3-es kategória 63 indulója közül *Soós Vince*, a MÁV Modellező Klub versenyzője országos bajnokságot nyert.

Tíz perc a bajai Duna-híd előtt

Már a kanyarban előtűnik a lezárt sorompó. Közelebbről azután a csapórúdra erősített táblán is olvasható: *„Tíz percen túl is...”* Fölkészülök a hosszabb várakozásra, hogy hasznosan teljen az idő, elballagok az őrházig. Amíg odaérek, megpróbálok fölidézni bizonyos kötelező történeti alapismereteket.

Baja városa a *szabadka—bajai* vonal megépítésével már 1885-ben bekapcsolódott a vasúti közlekedésbe. Az igazi jelentőséget azonban a baja—bátaszéki vonal, majd a Dunahíd 1908-ban történt átadása hozta, amellyel *„megkezdi teljesítését mindama várakozásoknak, melyet a forgalom megkönnyítése iránt Erdélytől Fiuméig mindenki táplál.”* Baja a hídtól, mint merész alkotástól várta újabb felvirágzását. A Duna áthidalásával a közlekedési hatóságok a vonalat első rangúvá emelték. A századforduló tájékán naponta nyolc vonat közlekedett rajta. (Ma csupán személyszállító vonat kevés híján harminc.) A műszaki munkálatok 1906. október 15-én kezdődtek, az építkezés 400 embert foglalkoztatott. A híd maga háromíves, 550 méter hosszú, egy sínpárra lett berendezve.

Ennyit a múltról. Jelenleg a világítótestek karbantartását végzik akkor, amikor a szüntelen autóforgalom engedi.

— *Már javasoltuk, hogy másfajta világítást alkalmazzanak* — méltatlankodnak a szerelők. — *Kétszázas égők adják a fényt, de csak addig, amíg egy vonat át nem halad. Akkor a rezgés szétszaggatja a finom izzószálakat. Fölösleges a munka, nagy a kiadás...*

— Hogyan történik a forgalomszabályozás a közúti járművek és a vasút által együttesen használt hídon? — fordulok *Papp Istvánhoz*, akinek szolgálati beosztását, több változat elvetése után, hídőrben állapították meg.

— *Mivel csak egy sáv van, tizpercenként váltjuk az irányt.* Bemondjuk a túlsó parton ügyelő kollégának az utolsó jármű rendszámát vagy más jellemzőjét. Ha az megérkezett, indulhat az ellenkező irányba tartó sor. Vonat érkezése előtt a naplóval be kell járni a hidat, a kollégával történő találkozásig. Erre azért van szükség, hogy a közúti járművekről esetleg lehulló tárgyak ne veszélyeztessék a vonatot, no és a hidat.

— Az autósok miként viselik el a kényszerű várakozást?

— Ki-ki vérmérséklete szerint. *Sokan azt hiszik, hogy szórakozásból tartjuk föl a forgalmat.* Bejönnek, reklamálnak, aztán belátják, ettől nem nyílik föl előbb a sorompó. Egyébként mentőt, tűzoltót, rendőrséget és a távolsági autóbuszt mindig előnyben részesítjük. De volt már olyan, hogy egy autós megkért: *nagyon siet, nem lehetne?...* Nyomban megfordítottuk az irányt.

— Történt már valami rendkívüli esemény?

— Egyszer egy cirkuszos kocsi kereke esett ki a híd közepén, vagy három órán át állt a forgalom. Máskor egy részeget kellett erőszakkal eltávolítani.

Közben csorog a telefon. Szürke Mercedes az utolsó autó. Odakint fölberregnek a motorok. Indulhatunk.

Gerecsei Zoltán

Aranylakodalom Kétegyházán

Fodor Károly élete párjával

Fodor Károly nyugdíjas műszaki főellenőr a közelmúltban ünnepelte 50 éves házassági évfordulóját. Arany lakodalmat tartottak a kétegyházi vasúti szolgálati lakásban.

Fodor Károly 1925-ben lépett a vasút szolgálatába. Volt pályamunkás, lakatos, vágánygépkocsi-vezető, pályamester és szakoktató. Három lánya közül a középső is a vasutat választotta élethivatásnak. Károly bácsi most 78 éves és jó egészségnek örvend.

— 1933-ban nősültem, és nagyon boldogok vagyunk a feleségemmel, hogy most együtt ünepelhettük az ötvenéves házassági évfordulónkat — mondja. — 1933. július 16-án szűk családi körben tartottuk az esküvőt. Sohasem veszekedtünk. A feleségem gondoskodása nélkül nehéz lett volna helytállnom a vasúton.

Károly bácsi 1945-ben lépett be a Kommunista Pártba. Ma is őrzi azt az emléklapot, amelyet felszabadulásunk 20. évfordulóján kapott Kádár János aláírásával. *„Fodor Károly elvtársnak, a párt régi hacsosának, a nép szolgálatában kifejtett munkájáért, felszabadulásunk 20. évfordulójára.”*

— Szeretem ezt a lakást, itt a vasút mellett, mert a vonatok zaja mindig eszembe juttatja azokat az éveket, amikor még én is aktív dolgozó voltam — meséli Károly bácsi. — Naponta beutazom Békéscsabára, és meglátogatom lányaimat, unokáimat. Itthon segítek a feleségemnek a háztartási munkában. A legkedvesebb időtöltésem az olvasás.

Károly bácsi még ma is féltve őrzi vasutas egyenruháját, és mindennap megkérdezi az állomáson, hogy mi újság a vasúton.

Zacharidesz Jánosné

Ismét remekeltek a gyöngyösi lövészek

Budapesten rendezték az idén az MHSZ nyári sportlövőbajnokságát, amelyen a 41 egyéni és 17 csapatszámban mintegy 350 versenyző vett részt. Ott voltak a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem lövészklubjának legjobbjai is.

A *Belkovics Béla* klubtitkár által vezetett nyolctagú gárda a tavalyi szegedi eredményeket is felülmúlva *három első, három második, három negyedik és egy ötödik helyezést szerzett.* A klubtagok lelkiismeretes felkészülése tehát újabb sikert eredményezett. A bukaresti EB-re utazó *Molnár Sándor* két bajnoki címet nyert. Különösen értékes *Rácz Györgyi* aranyérme, amelyet 591 körös, kitűnő teljesítménnyel ért el. Balszerencsével maradt le a dobogóról *Berkics Krisztina* és *Lenkei László*. *Seszták Zsuzsanna* egy ezüstöt nyert.

Eredmények. Légpuska, 40 lövés: 1. Molnár (376). Standard puska, 60 lövés: 1. Molnár (590). Standard puska, 60 lövés, lányok: 1. Rácz Györgyi (591). 3×20 lövés, lányok: 2. Rácz (558). 3×20 lövés, fiúk: 2. Molnár (557). 3×20 lövés, nők: 2. Seszták Zsuzsanna (566).

A női csapatversenyben a gyöngyösiek negyedikek, a férfi légpuskás csapatversenyben pedig ötödikek lettek. A 43 MHSZ-klub bajnoki vetélkedésében a gyöngyösiek 51 olimpiai pontot szereztek. Ezután rövid pihenő következik, majd a gyöngyösi klub legjobbjai salgótarjáni edzőtáborozásra indulnak. Folytatódik a felkészülés az MSSZ által kiírt, október eleji magyar bajnokságra.

ALKOTMÁNY KUPA

Kispályás labdarúgótorna

A Székesfehérvári Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága 1978-ban alapított vándorserleget az alkotmányunk tiszteletére rendezett kispályás labdarúgó-bajnokságban részt vevő győztes csapat részére. A Budapesti Vasútigazgatóság területéről az idén 16 csapat vetélkedett az Alkotmány Kupáért. A selejtezők után négy csapat került a döntőbe, amelyet a Ferencvárosi Vasutas Sportpályán rendeztek.

Az elsőséget a Székesfehérvári Körzeti Üzemfőnökség csapata szerezte meg harmadik alkalommal, és így a serleg véglegesen a birtokukba került.

A seprőgép és kezelője

Budapest-Déli pályaudvar tisztaságát a nyári forgalom időszakában nem érte kritika sem az üzemfőnökség vagy az igazgatóság, sem az utóközönség részéről. Nem könnyű pedig az utastereket, peronokat állandóan tisztántartani, az eldobált csikkeket, papirokat, szemetet, hulladékot összesöpörni, felszedegetni. Szakszerűen szólva: *a meghatározott technológia szerint a takarítást elvégezni.*

Az elismerésnek szánt sorok egy fiatal vasutas: *Regős Ferenc*, valamint a gondjaira bízott „öreg” seprőgép jó munkáját illetik. Az ambiciózus fiatalember vasutascsaládból származik, és 1981-ben lépett a MÁV szolgálatába. Kezdetben ablaktisztítóként dolgozott, majd alkalmat talált az előbbreléphéshez: *elvégezte a takarítógép-kezelői és vezetői tanfolyamot.*

A Tenant típusú gépet tavaly kapta meg. Ez a kis masina sokat tud — adapterek közbeiktatásával seper, mos, tol, lapátol —, ugyanakkor hóbortos, szeszélyes is, ha rájön. Regős Ferencen azonban soha nem fog ki. Ha olyan hiba keletkezik, amit netán egyedül nem javíthat ki, azonnal segítséget kap az épületfenntartó és karbantartó csoporttól, hiszen jó kapcsolatot alakított ki a javítóműhely dolgozóival.

— *Szeretem a munkakörömet* — jelenti ki a fiatal gépkezelő, majd hozzáteszi: — *Tisztában vagyok feladatom fontosságával. Úgy kell dolgozni, hogy megfeleljünk a „személyszállítási év”-ben a vasúttal szemben támasztott követelményeknek...*

Ő valóban így dolgozik.

Kertész István

Vöröskeresztes nap Záhonyban

A közelmúltban a záhonyi üzemigazgatóság vöröskeresztes alapszervezeteinek csúcsvezetősége — a 14 alapszervezet bevonásával — *vöröskeresztes napot rendezett.* A gazdag programban egészségügyi előadások és ismeretterjesztő filmvetítések szerepeltek. Délután a vöröskeresztes alapszervezetek tagjai Eperjeske rendező pályaudvar területén, társadalmi munkában 140 mázsa hulladékvasat gyűjtöttek. Ennek értéke meghaladja a 32 ezer forintot.

Segít a brigád

Az idős nyugdíjasoknak minden évben sok gondot okoz a téli tüzelő kamrába, pincébe szállítása. A Mátészalkán lakó *Sikli János* 77 éves nyugdíjas és felesége is szorongva gondolt ősszel a tüzelőszállításra. Néhány éve azonban szorgos kezek végzik el helyettük ezt a fárasztó munkát.

A mátészalkai vontatási üzemegység *Vágó Jenő* vezette aranykoszorús brigádja sietett az idős nyugdíjas vasutas segítségére. A tizenegy tagú kollektíva az idős házaspár harminc mázsa szenét a kamrába hordja, ezenkívül többször elvégzi a házkörüli teendőket is.

Zs. B.

A szegedi közegészségügyiek jó nyara

Úgy tűnik, hogy a szegedi igazgatóság területén lassan gyümölcsözni kezd az a sokéves erőfeszítés, amelyet a szakemberek a közegészség érdekében tettek.

A *Dél-Alföldön* ezen a nyáron ételmérgezés, ételfertőzés, járvány nem ütötte fel a fejét. Köszönhető ez annak, hogy a leginkább érintett területeken dolgozók betartották a közegészségügyi szabályokat, az ellenőrzést végző szakembereket az üzemi konyhákon, az Utasellátó-egységekben mindenütt példás rend és tisztaság fogadta. A szakosított tárolás, a működő hűtők és hűtőládák, mélyhűtők biztosították a feldolgozásra váró zöldség- és húsfélék fogyaszthatóságát.

HÍREK

— **Pályakezdő fiatalok tanácskozása.** A hatvani körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői augusztus 30-án tanácskozást rendeztek a 30 éven aluli pályakezdő fiatalok részére, akik ebben az évben kerültek az üzemfőnökség létszámába. Kovács Kálmán üzemfőnök a gazdasági feladatokról tájékoztatta a megjelent ötven fiatalt. Kiss Pál személyzeti és oktatási csoportvezető a továbbtanulás lehetőségeiről, Káló Antal, az szb politikai munkatársa pedig a szakszervezeti mozgalom szerepéről beszélt.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja a közelmúltban tartotta második félévi taggyűlését, amelyen a csoport elnöke beszámolt az eddig végzett munkáról, és a legfontosabb feladatokról.

— **Kirándulás.** A hatvani napközi otthonos vasutasóvoda és bölcsőde szocialista brigádja a közelmúltban buszkirándulást szervezett. A családtagokkal együtt megtekintették az aggteleki cseppkőbarlangot és Lillafüredet.

— **Új szolgáltatás.** A közelmúltban a veszprémi szociális épület ebédlőjében új szolgáltatást vezettek be az ott ebédelő vasutasoknak. Hűtött üdítő italokat is vásárolhatnak és a hangszórók halk zenét sugároznak.

— **Vasutasok baráti köre.** A rákosrendezői munkásszálló (Budapest, XIV., Tatai út 79.) könyvtárában szeptember 27-én 15.30 órakor rendezi találkozóját a vasutasok baráti köre, amelyre minden érdeklődőt vár a rendezőség.

— **Brigádfelajánlás.** A békéscsabai körzeti üzemfőnökség Bebrits Lajos szocialista brigádjának tagjai egynapi keresetükkel járultak hozzá a diabetikus kezelésre szoruló gyermekek gyógyításához.

— **Újítási ankét.** Szeptember 7-én újítási ankétot rendeztek a győri körzeti üzemfőnökségen, amelyen megtárgyalták a mozgalom helyzetét, célkitűzéseit és az újítók elmondták tapasztalataikat, gondjaikat.

— **Terménybemutató.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház kertbarát köre már a hatodik alkalommal rendezett kiállítást az állomás kultúrvártermében, amelyet Tóth János szb-titkár nyitott meg. A látogatók megcsodálhatták többek között a másfél kilós burgonyát, a háromméteres kínai tököt, valamint a szebbnél szebb gyümölcsöket. A kiállítást négy napig tekinthették meg az érdeklődők.

— **Baráti találkozó.** A közelmúltban négytagú szovjet vasutas delegáció érkezett Kanasból Hatvanba, baráti látogatásra. A két vasúti csomópont közötti kapcsolat négy évvel ezelőtt kezdődött. A delgáció tagjai meglátogatták a hatvani mozdony- és kocsiműhelyt, a rendezőpályaudvart, majd megbeszéléseket folytattak az üzemfőnökség vezetőivel. A küldöttséget a városi pártbizottság is fogadta.

Szolidaritási nagygyűlés Miskolcon

A miskolci járműjavító üzem éttermében szeptember 2-án szolidaritási nagygyűlést rendeztek, amelynek előadója *dr. Bognár Gyula*, a Külpolitika című folyóirat főszerkesztője volt. Ez a gyűlés a nyitánya az idei szolidaritási akciósorozatnak, amelyeket a béke és a haladás jegyében rendeznek a megyében.

A nagygyűlésen közreműködött az üzem férfikórusa is.

HALÁLOZÁS

Augusztus 29-én, életének 60. évében váratlanul elhunyt Dolgos Sándor, a Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet igazgatóhelyettese. 1957 óta vett részt a vasúti szakemberképzésben. Nevelő-oktató, majd vezetői munkáját nagy tudással és hivatásszeretettel végezte. Tanítványai közül nagyon sokan felelős vezetőként kamatoztatják a MÁV területén a tőle kapott szakmai tudást és emberi helytállást.

Temetése szeptember 15-én volt a Farkasréti temetőben.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetünket fejezzük ki a MÁV építési és pályafenntartási szakszolgálat, a járműjavító üzemek képviselőinek, vasutas kollégáknak, barátoknak, akik a feledhetetlen, drága jó férjet, édesapát, Pethes Sándor üzemigazgatót utolsó útjára elkísérték és együttérzésüket kifejezték, mély fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek.

A gyászoló család és a MÁV jászkiséri építőgép-javító üzem dolgozói

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. alatti másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb méretű lakásra Budapest területén. Érdeklődni: Kissné, 428-592 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba és két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat kisebb lakásra a Budapest-Déli pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

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 fővonalon vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács 2941, vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, kertes szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi főbérleti lakásra vagy telekre, melyen lakható faház vagy épület áll és közművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor, Budapest XI. ker., Albertfalva, MÁV-ház 189/A.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás és 96 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat 1-2 szobás komfortos tanácsi vagy öröklakásra. Az Etele térnél kétszobás, 51 négyzetméteres, félkomfortos, kertes, személyi tulajdonú, száraz szuterént is adhatok. Cím: Budapest VIII., Kerepesi út 5. sz. V. épület, fszt. 4.

Elcserélném Budapest zöldövezeti, 57 négyzetméteres, I. emeleti, gázfűtéses kétszobás MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsira — XIV. kerület előnyben — MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a 834-828-as telefonszámon, 18—19 óra között.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. em. B. 30. alatti 57 négyzetméteres, 12 négyzetméter erkély, plusz egy nagyméretű terasz, ötéves, összkomfortos, déli fekvésű, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti lakásra. Tanácsi is lehet. Érdeklődni napközben üzemi telefonon, a 07-42-17-es számon vagy városi távhívással, 18 óra után a 06-87-11 241-es telefonszámon.

Elcserélném Örbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagy kertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Sille Ferenc, Örbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat, kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla lakótelepen levő két plusz félszobás, telefonos, szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, Győr, Kun Béla lakótelep, Rákos F. u. 21. IV. 10. 9024. Telefon: 11-062.

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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850
83—4251. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. OKTÓBER 3.

IGAZODÁS A PIACHOZ

Ha nő az árfolyam, indulhat a vonat

Algyőn érezhetők a nemzetközi gazdasági változások

A felvételi épület homlokán piros betűs transzparens hirdeti: *„Kiváló üzemegység”.*

— Mivel érdemelték ki ezt a címet? — kérdezem Algyőn *Pataki Jenő* állomásfőnöktől.

— A Szegedi Üzemfőnökség forgalmának 34 százalékát mi adjuk, a legkedvezőbb kocsitartózkodással és -kihasználással. Az utóbbi években átlagosan háromszázezer tonna áru hagyta el az állomást. Túlnyomórészt olajipari termékek kerülnek kocsikba, és ide szállít egyebet néhány mezőgazdasági üzem. Például a nagyfai célgazdaság, vagy a helyi kendergyár. Leadásban folyamatosan érkezik nem szóródó áru az áfész TÜZÉP-telepének és a környékbeli gazdaságoknak.

— Az olajcentrikus vidékek állomásai általában tartálykocsikkal zsúfoltak, itt viszont egyet sem látni...

— Ha üres kocsik érkeznek, azokat a gyár rögtön beviszi, hiszen *a MÁV vágányainak elfoglalásáért fizetni kell.* Az ő belső hálózatuk mintegy tíz kilométer, ott minden elfér. Olyan előfordul, hogy rakott szerelvény rövid ideig kint ácsorog. Ennek viszont az a magyarázata, hogy *az olajipar napi áron értékesíti exporttermékeit.* Ha a valutaárfolyam emelkedik, azonnal gép állhat a vonat elé. Népgazdasági szinten ez nagy haszonnal jár.

— Az állomáson tehát érezhetők a nemzetközi gazdasági változások.

— Igen. Amióta például az olajválság miatt az Északi-tenger vidékén intenzívebbé vált a kitermelés, *a nyugati kereslet megcsappant.* Más országoknak meg kellene az áru, csak éppen fizetni nem tudnak érte. E tényezők hatására évi húsz-harmincezer tonnával kevesebb az export. Más jellegű ingadozás a belföldi forgalomban is tapasztalható. Tavasszal a nagy mezőgazdasági munkák idején — a gépeknek rengeteg üzemanyag kell — hirtelen megnő a feladás, nyaranta viszont stagnál. Ősszel megint növekszik, de ekkor már *a közelgő fűtési szezon is hozzájárul a teljesítmények emelkedéséhez.*

— Ön régóta Algyőn dolgozik?

— Igen. *Harminc éve vagyok itt állomásfőnök.* Vasutasdinasztia a miénk, apám is helyben volt váltókezelő. Én néhány évig a ceglédi vonalon szolgáltam, de a szívem mindig Algyő felé húzott. Kilencszázötvenben aztán hazakerültem. *Ezen az állomáson akkor még villany sem volt.* Ha esett az eső a környéken, térdig ért a sár, a rakteret szinte lehetetlenség volt megközelíteni. Az olajat a vezetékrendszer kiépítéséig tartálykocsikban szállították a finomítókba. Most már inkább földgáz és a leválasztott származékok gurulnak keréken. A Szeged—békéscsabai vonal átépítésekor *felújították az állomást,* ma a legkorszerűbb, ID 55-ös biztosítóberendezés vigyázza a vonatok közlekedését. Eredményes munkánkat jelenleg is az olaj- és földgáztermelés alapozza meg. Ennek köszönhető, hogy Algyő, ha kiterjedésre nem is, forgalma szempontjából mindenképpen a nagyállomások közé tartozik.

Gerecsei Zoltán

Kiváló hírközlő üzem

KITÜNTETÉS A HÍRKÖZLÉS VILÁGÉVE ALKALMÁBÓL

Mint arról lapunk 19. számában is hírt adtunk, a *Hírközlés Világéve* alkalmából szeptember 8-án megemlékezést tartottak a MÁV Vezérigazgatóságon, és kitüntetéseket adtak át. A MÁV Jobbparti Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség budai távközlési üzeme például a *Kiváló hírközlőüzem* címet kapta. Az üzemvezető, *Hanisch Károly* tevékenységét pedig *emlékplakettel* ismerték el.

Az Alsóhegyi út házai között, fenyőfák árnyékában áll a *budai távközlési üzem.* Nem jelzi tábla az üzem nevét. A járókelők sem tudnak a létezéséről. Egy kis vaskapun át lehet bejutni a kertbe, majd az épületbe. Ott találkozom Hanisch Károly üzemvezetővel, akivel vasutas pályafutásáról és az üzem munkájáról beszélgetünk.

— 1950-ben kerültem a MÁV-hoz — mondja. — Az édesapám is a vasútnál dolgozott. Én a KTTH-ban álltam munkába. Nagyon érdekelt a híradástechnika. A rádiólaborban műszerészként tevékenykedtem. Néhány év múltán, 1954-ben megbíztak a *távgépíróközpont* vezetésével. Rá két esztendőre még ennél is fontosabb feladatot kaptam: a budai távközlési üzem új távgépíróközpontjának szerelését irányítottam. A szerelés befejezése után 1978-ig voltam ennek a részlegnek a főnöke, később pedig az egész üzem vezetésével bíztak meg. *Nagyon megszerettem ezt a rendkívül érdekes, izgalmas munkát.* Köztudott, hogy a budapesti igazgatóságnál két részre osztották a MÁV hírközlési intézményét: *jobb és balparti főnökségre. A mi tevékenységünk azonban mindkét partra, tehát az egész fővárosra és az országra is kiterjed.*

— Milyen az üzem technikai színvonala?

— Bizony nem minden tekintetben kifogástalan. A telefonközpontunk az ötvenes évek közepén épült. Ilyet ma már nem gyártanak. Éppen ezért *a meghibásodó alkatrészek pótlása egyáltalán nem könnyű feladat.*

Az üzemben körbejárva magam is láttam azt a két kiszolgált és leszerelt berendezést, amelyből kiveszik és átszerelik a még ép alkatrészeket.

— Csakhogy az a baj, hogy ezekben is azok a részek, szerkezetek koptak el, amelyek a jelenleg működőben cserére várnak — sóhajtja Hanisch Károly. — De ez érthető, hiszen ezek vannak a legjobban terhelve. Valószínűleg *még öt évet kell szolgálnia ennek a telefonközpontnak.*

— Ilyen körülmények között nehéz garantálni a folyamatos üzemeltetést...

— Valóban nehéz, de mi mégis *megfelelünk a követelményeknek.* Ezért is kaptuk a Kiváló Hírközlő üzem kitüntetést. Hozzájárult ehhez természetesen, hogy munkahelyi közösségünk sokat tett azért, hogy a vivőfrekvenciás berendezések a kor színvonalának, követelményének megfeleljenek. Jelenleg döntő többségben négyvezetékes, 60 csatornás berendezésekkel dolgozunk. Ez azt jelenti, hogy egy pár dróton 24 beszélgetést folytathatnak egyszerre, így a jelenlegi négy vezeték már 60-ra ad lehetőséget.

Az üzem harmadik fontos területe az új *japán távgépíró központ,* amelyet — nem túlzás — a „széltől” is óvnak. Csak papucsban lehet ebben a helyiségben közlekedni, nehogy por vagy más szennyeződés kerüljön az értékes berendezésekbe.

— *Ezeket a gépeket ebben az esztendőben kaptuk* — folytatja az üzemvezető. — *Nagy becsben tartjuk valamennyit.* Nemrég végeztük el a próbaüzemeltetést. Kiderült, hogy *minden kifogástalanul működik.* Ezek a berendezések a *display*-hez hasonlóan működnek, azzal a különbséggel, hogy nem mágnesszalagokon tároljuk az adatokat, hanem papíron. Ez ugyanis lényegesen olcsóbb, és *jobban megfelel a célnak,* hiszen a gépek a vasutasok napi munkájához *nélkülözhetetlen utasításokat, információkat közvetítenek.* Nekünk a hozzánk érkező és a tőlünk kiadott rendelkezéseket meg kell őriznünk, hogy vita esetén meggyőződhessünk arról, ki járt el helyesen, és ki követte el a hibát. Ugyanakkor az állomásoknak csak a tőlünk kapott információkat kell megőrizni. *A távgépíróközpont lehetővé teszi, hogy megfelelően koordináljuk a vasutasok munkáját.* Például, ha nekünk jelzik, hogy egy szerelvényben az egyik kocsi szélesebb, vagy magasabb a többinél, akkor időben megkapja a segítséget kérő állomás a szükséges tájékoztatást: *melyik útvonalon haladhat a szerelvény tovább anélkül, hogy bajt okozna.*

— Milyen szakképzettségű emberek dolgozhatnak itt?

— Hiradástechnikai műszerészek jelentkezését várjuk, de az is elegendő, ha valaki operátori képesítéssel rendelkezik. S nem árt, ha gépírni is tud az, aki hozzánk jön dolgozni, hiszen a munkahely nevében is benne van: *távgépíró* központ. De az a tapasztalat, hogy ezzel volt eddig a legkevesebb gondunk, hiszen itt nem gépíróversenyt rendezünk.

Az új munkatársakat rendszerint háromhónapos tanfolyamon készítik fel a teendők ellátására. Ez az idő elegendő ahhoz, hogy alaposan elsajátítsák, miként kell az egyes ügyekben eljárni.

— Elégedett az utánpótlással?

— *Nem. Kevesen jönnek hozzánk, mert más munkaterületen több pénzt kereshet a kezdő műszerész, mint nálunk.* Pedig itt is szolgálatot teljesítenek azok, akik nálunk dolgoznak, és csak szigorú fegyelemmel lehet megfelelni a követelményeknek. *Azokat, akik az üzemben dolgoznak, elsősorban a szakma szépsége, szeretete tartja továbbra is itt...*

Cs. I.

A 40. ÉVFORDULÓ TISZTELETÉRE

Szombathelyi brigádok jubileumi munkaversenye

A *szombathelyi* körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai is csatlakoztak a *hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére* hirdetett munkaversenyhez.

A legutóbb megtartott brigádvezetői értekezleten *Müller László* üzemfőnök ismertette a körzet első félévi eredményeit és a legfontosabb feladatokat, majd *Farkas Miklós,* a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *Kilián György ifjúsági szocialista brigád* vezetője jelentette be társai megbízásából a munkaversenyhez való csatlakozást.

Vállalták többek között a személyszállítás színvonalának emelését, az anyaggal és energiával való fokozottabb takarékoskodást, a vontatott és vontató járművek gazdaságosabb kihasználását, valamint a fuvarozási célkitűzések teljesítését.

A szocialista brigádok konkrét tennivalóik számbavétele után csatlakoztak a felhíváshoz, és év eleji vállalásaikat *pótfelajánlással egészítették ki.*

Vonat érkezett Balatonszentgyörgy állomásra

ÍGY ÉRTELMEZIK BALATONSZENTGYÖRGYÖN

Pontosság, jó kiszolgálás az első számú követelmény

Balatonszentgyörgy azon települések közé tartozik, amelyek ugyan a tó nevét viselik, de már nem a partján fekszenek. Erre nem húzódnak nyaralósorok, az idegenforgalmi látványosságok is meglehetősen korlátozottak. Balatonszentgyörgy azonban hátrányos helyzete ellenére is *fontos vasúti csomópont.* Rajta halad át az 1861-ben épített *„Buda—trieszti”* fővonal, és innen ágazik el a *Keszthely—tapolcai* és a *somogyszobi* vonal. Ezenkívül Sármellékig még kinyúlik a koncepció által *likvidált* zalavölgyi vasút 12 kilométeres maradványa.

Magas a kocsilépcső

A kicsiny irodában *Herczeg Zoltán* állomásfőnökhelyettes a forgalmi, *László Istvánné* a kereskedelmi ügyekről informál, míg *Papp József* tolatásvezető, főbizalmi a szakszervezet munkáját ismerteti.

— *Személyforgalmunk nagy, de inkább átmenő jellegű* — kezdi a tájékoztatást a főnökhelyettes. — Szentgyörgyön keresztül közelíthető meg a legjobban Keszthely, ezen túl *Hévíz.* Bár az üdülőkben bevezették a lépcsőzetes turnusváltást, kedden, szerdán és pénteken hullámszerűen megnő az utasszám; a vonatok ilyenkor telítetten közlekednek. Néhány statisztikai adat: 1979-ben 169 ezernél több fizető utasa volt az állomásnak. 1981-ben 182 ezer, tavaly az áremelés miatt csak 179 ezer, viszont *3 millió forinttal új bevételi rekord született.*

— Személyszállítási év lévén, talán jogos a kérdés: mit tehet egy állomás az utazási kultúra színvonalának emeléséért?

— Azt hiszem, az első a *menetrendszerűség.* Mi kerüljük az indokolatlan vonatföltartóztatásokat, bár a szűk keresztmetszet sok gondot okoz. Különös gondot fordítunk a személykocsik, a várótermek, a peronok és a mellékhelyiségek tisztántartására. Figyelmes tájékoztatással, udvarias kiszolgálással igyekszünk az utazóközönség kedvébe járni. Ezen törekvéseknek köszönhetően *évekre visszamenőleg nem érkezett a munkánkra panasz.* Amit gyakorta szóvá tesznek, az a magasított peron hiánya. *A Hévízre igyekvő betegek, mozgássérültek csak nehézkesen tudnak átszállni. A legsürgősebb ennek a problémának a megoldása lenne.*

Ami rontja a felek kapcsolatát

— Ami az áruforgalmat illeti — veszi át a szót László Istvánné —, teljesítményeinkre visszahat, hogy *képtelenek vagyunk elegendő kocsit kiállítani.* Előfordult már, hogy a napi 22 kocsi igénylésével szemben csak ötöt tudtunk adni. A júliusi igény például 460 kocsi volt, ebből *141-et nem kaptak meg a vállalatok.* Az őszi betakarítási szezonban valószínűleg még rosszabb lesz a helyzet. Exportra például alig kapunk a nemzetközi előírásoknak megfelelő vagont. Ilyen körülmények között aztán nem is lehet a MÁV és a fuvaroztató felek között jó hivatali kapcsolatról beszélni. Csak ennek tudható be, hogy *a két téglagyár egyike inkább a közúton fuvaroztat, pedig az drágább, de gyorsabb.*

— A kocsikihasználás is elmarad a tervezett 100 százaléktól.

— Ez objektív okokra vezethető vissza. Nálunk ugyanis *sok deszkát és nádat raknak,* ami köztudottan könnyű áru. Ebből akármennyit is próbálnak bezsúfolni, nem éri el a vagonok terhelhetőségi határát. Ebből adódik az elmaradás. A panaszok ellenére forgalmunkban lassú növekedés tapasztalható. 1980-ban például feladásban elment 57 ezer 720 tonna, leadásban 70 ezer 855 tonna érkezett. Tavaly elment 62 ezer 768 tonna, érkezett 77 ezer 339 tonna áru.

Nincs létszámhiány

— Azon kevés számú állomások közé tartozunk, ahol *nincs munkaerőhiány* — mondja Papp József. — *Sőt, még kisegítőket is tudunk küldeni a nagyobb állomásokra, mint Siófok, vagy Ferencváros. Hogy így állunk, abban nagy szerepe van a dolgozók, a szakszervezeti képviselők és a főnökség között kialakult jó kapcsolatnak.* Az esetlegesen felmerülő munkaügyi vitákat eddig még mindig sikerült „békésen” megoldani, miközben érvényesítjük az üzemi demokráciát. Ennek pedig az egész közösség a haszná látja.

G. Z.

A fő cél a béke megőrzése

Erősödik a Szakszervezeti Világszövetség erre irányuló tevékenysége

„Számunkra ma nincs fontosabb feladat, mint a béke megőrzése" — ezekkel a szavakkal jellemezte *Ibrahim Zaharia*, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára a szervezet tevékenységének fő célkitűzését.

A 38. évforduló

— Ezt a feladatot, mint a világszövetségnek a dolgozók elemi érdekeinek védelmével kapcsolatos valamennyi más célkitűzését is, a szovjet szakszervezetek teljes erejükkel támogatják — mondotta *Vszevold Mozsajev*, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa nemzetközi osztályának vezetője. — Szakszervezeti központunk a megalakulásától kezdődően tagja a világszövetségnek. Egyébként a világszövetség éppen ezekben a napokban ünnepli megalakulásának 38. évfordulóját (megalakulásának időpontja: 1945. október 3.). Nekem lehetőségem nyílt a világszövetség számos fórumán — köztük a főtanács legutóbbi, Nicosiában megtartott 35. ülésén is — részt venni. Éppen ezért állíthatom, hogy a szövetség a békéért és a szociális haladásért folytatott küzdelmében mindenkor és minden esetben a különböző irányzatú szakszervezetek egységéért, a szakszervezeti mozgalmak szabadságáért és a dolgozók életkörülményeinek javításáért szállt síkra. *Az élesedő nemzetközi helyzetben a világszövetség minden erőfeszítést megtesz, hogy szorosabbra kapcsolja a dolgozóknak a szociális-gazdasági követeléseiért folytatott harcát a békéért, a leszerelésért, a fegyverkezési hajsza ellen vívott küzdelmével.*

Az utóbbi időszakban a Szakszervezeti Világszövetség számos békekezdeményezést fogadott el. Többek között az amerikai nukleáris rakéták nyugat-európai telepítésével szembeni nyilatkozatot, az európai biztonsággal kapcsolatos deklarációt, az Indiai- és a Csendes-óceáni térség békeövezetté nyilvánítására vonatkozó állásfoglalást, valamint a madridi tanácskozás részvevőihez küldött felhívást. Az ENSZ-közgyűlés második rendkívüli leszerelési tanácskozása (1982. június) során a Szakszervezeti Világszövetség számos konstruktív javaslatot terjesztett elő, amelyek az atomfegyverek csökkentését, a hadikiadások (elsősorban a Biztonsági Tanács tagországai részéről történő) 10 százalékos csökkentését, a hadiipari kiadások népgazdasági és szociális célokra történő átirányítását célozzák.

Minden fórumon

A világszövetség fokozza háborúellenes tevékenységét, felhasználva ennek érdekében a nemzetközi szakszervezeti fórumokat, a dolgozók szervezett megmozdulásait, állandó képviseleteit az ENSZ mellett működő fórumokon (ILO, UNESCO, FAO stb.), a „Szakszervezeti Világmozgalom" havonta, a „Rövid hírek" hetente megjelenő kiadványait és más tájékoztató dokumentumokat. A béke győzelméért folytatott harc legfontosabb láncszemének a világszövetség a szakszervezeti mozgalom, a világ dolgozóinak egységét tekinti. Ezért továbbra is keresi a kapcsolatok kialakításának lehetőségét a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségével (ICFTU) és a Munka Világszövetségével (WCL). Aktív kapcsolatokat tart az Arab Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségével (ICATU), az Afrikai Szakszervezeti Egységszervezettel (OATUU), a Latin-amerikai Dolgozók Szakszervezeti Központjával (CLAT). Együttműködik egy sor más, nemzetközi szervezettel is.

A háborúellenes mozgalomban új impulzust jelentett a Szakszervezeti Világszövetség 1982 februárjában Havannában megrendezett kongresszusa, amelyen 138 országból 269 millió dolgozó képviselői vettek részt. Ezt követően hozták létre a nemzetközi szakszervezeti béke- és leszerelési bizottságot (Dublini-bizottságot), amelynek tagjai a szakszervezeti mozgalom minden irányzatát képviselik. A bizottság legfontosabb feladata a dolgozók békemozgalmainak aktivizálása és koordinálása. Érezhetően aktivizálták tevékenységüket a világszövetséghez tartozó nemzetközi ágazati szakszervezeti szövetségek is. Így például: a vegyipari dolgozók „Vegyészet a béke céljaira" elnevezésű mozgalmat indították el. Széles körű támogatásra talált a szállítómunkások szakszervezetének kezdeményezése nyomán a hadiipari felszereléseket szállító hajók kiszolgálásának megtagadása. Az új-zélandi dokkmunkások többek között bojkottálják az amerikai hadihajókat.

Tízmilliók akarata

A világszövetség és szakszervezetei részt vettek *„A szakszervezetek szerepe és helye mai világunkban"* (Moszkva, 83. május) és *„A világ szakszervezeteinek szerepe a vegyi és bakteriológiai fegyverek elleni harcban"* (Vietnam 1983. május) elnevezésű kongresszusokon, valamint *„Az energetikai iparágak szociális-gazdasági kérdései a leszerelés szempontjából"* világszakszervezeti konferencián (Moszkva, 1983. augusztus).

A Szakszervezeti Világszövetség volt az egyik kezdeményezője a *„Békéért, az életért a nukleáris háború ellen"* elnevezésű világtalálkozónak (Prága, 1983. június), amelyen 82 ország szakszervezetei képviseltették magukat.

Világszerte pozitív visszhangra talált a X. szakszervezeti világkongresszusnak az a felhívása, hogy *minden év szeptember 1-ét* — a második világháború kitörésének napját — *szakszervezeti békenapként ünnepeljék.* Az idén több tízmillió dolgozó vett részt a szeptember 1-i megmozdulásokon, amelynek fő jelszavai: „Az európai rakétatelepítések megakadályozása", „A nukleáris fegyverek jelenlegi szinten történő befagyasztása", „A kelet-nyugati gyümölcsöző kapcsolatok erősítése", „Igazságos nemzetközi gazdasági rendet" — fejezte be a beszélgetést Vszevold Mozsajev.

(APN)

Kihelyezett ülés

A MÁV járműjavító üzemek szakszervezeti *bizalmitestülete* szeptember 8-án Dunakeszin tartotta első, kihelyezett vidéki ülését. A résztvevők fő napirendi pontként a járműjavító üzemek félévi tevékenységéről és a további feladatok meghatározásáról készült jelentést vitatták meg.

A testületi ülésen megjelent *Csárádi János*, a gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetője, *Révay Sándor*, a járműjavító üzemek szb-titkára, *Gecse Alfréd*, a SZOT tagja, a GJSZ osztályvezetője, *dr. Palásty József*, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztály főmunkatársa, valamint *Balogh Mihály*, a vasutasszakszervezet munkatársa, a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának instruktora.

Szekeres Lászlónak, a járműjavító üzemek szb-elnökének üdvözlő szavai után az 52 tagú testület meghallgatta Csárádi János szóbeli kiegészítését. A szakosztály vezetője bevezetőként néhány gondolatban a július 1-től önállóan, vállalatszerűen működő MÁV-ról beszélt. Ezután az első félévi munkát elemezve elmondta, hogy *az áruszállítás gazdaságossága a kívánt mértéket nem érte el. Fegyelmezetlen munkavégzés, súlyos technológiai hibák miatt 27 dízelmozdony és 16 villanymozdony vált hosszabb-rövidebb ideig üzemképtelenné.* Örvendetes viszont, hogy javult a teherkocsik állapota, a kibocsátott vagonok megfelelnek a RIV követelményeinek. Több járműjavítóban teljes mértékben teljesítették a javítási feladatokat úgy, hogy *a minőségi követelményeknek is megfelelnek.*

Ezután a szakosztály vezetője a jövő feladatairól szólva nagyon határozottan fogalmazott. *Jobb szervezéssel, egyeztetéssel, az üzemvezetők tapasztalatainak rendszeres kicserélésével, jó munkamódszerek alkalmazásával növelhetjük gazdasági eredményeinket.* Biztosítani kell a folyamatos alkatrészgyártást, illetve -ellátást. Ahhoz, hogy a MÁV-ot újra a régi „fényében" emlegessék, vezetőnek, munkásnak egyaránt többet kell tenni a jövőben.

A szóbeli értékelést követően *Bujtás Károly*, a közgazdasági bizottság vezetője a szakszervezeti alapszervezetek termelést segítő tevékenységéről szólva a szocialista munkaverseny-mozgalomról kiadott jelentéshez fűzött szóbeli kiegészítést. Mint mondotta: kedvezőnek tartják, hogy üzemi szinten *erősödött a munkaverseny és a gazdasági feladatok egységes értelmezése*, különösen a szakszervezeti aktivisták ez irányú ráhatásának eredményeként. Bizonyos, hogy 1982-ben 863, 1983-ban már *901 szocialista brigád ténykedik a járműjavító üzemekben.* A versenymozgalom milyenségét nagymértékben meghatározza az értékelések gyakorisága és konkrétuma. *Jó példa erre a szolnoki járműjavító, ahol havonta értékelnek.* Ez a versenymozgalmat „naprakészre" változtatta, ezért fellendülés tapasztalható.

A szóbeli kiegészítések után *Joó József*, a szolnoki járműjavító bizalmiainak küldötte felszólalásában arról beszélt, hogy a munkaátvételek megszigorítása milyen eredményeket hozott a gyártmányok minőségében.

Siklósi László, a miskolci járműjavító szb-titkára hozzászólásában röviden értékelte az első félévi teljesítményüket. Hangsúlyozta, hogy a hibákból tanultak, majd kijelentette:

— Ismerve az üzem munka- és szocialista brigádjainak tettrekészségét, bizonyosak vagyunk abban, hogy *a 83-as évet az elvárások szerint zárjuk majd.*

Ezt követően Révay Sándor nagy elismeréssel szólt az üzemek, kis közösségek, brigádok társadalmi munkájáról, akik cselekvően részt vesznek a *kommunista szombatokon*, iskolákat patronálnak, öregeket ápolnak.

A bizalmi testület tagjai végül megvitatták Gecse Alfréd előterjesztését a munkaruházati szabályzatról. Az előterjesztés tartalmazta a különböző fórumokon elhangzott, illetve kiegészítésre érkezett javaslatokat, amelyeket egyhangúlag elfogadtak, egyben javasolták továbbítani a felügyeleti szervhez jóváhagyásra.

Vetési Imre

Joó József, a szolnoki bizalmiak küldötte beszél

Zöld csillag a kabát hajtókáján

Károlyi János jegyvizsgáló öt éve dolgozik a Keleti pályaudvaron. *Az eszperantó nyelv lelkes művelője.*

— Hogyan kezdődött e nyelv iránti rajongása? — kérdezem.

— 1952-től négy esztendeig pályamunkásként dolgoztam Békéscsabán. Azután átkerültem a forgalomhoz jegyvizsgálónak. Szolgálat közben sokszor találkoztam (és találkozom) idegen nyelvet beszélő utasokkal. Ezek közül, akik szlovákul vagy németül beszéltek, megértettem, mert olyan környezetben nőttem fel, ahol szlovákok és svábok is éltek. Más idegen ajkúakkal azonban már nehezebben ment a kommunikálás. *Ezért határoztam el, hogy eszperantóul tanulok.* Békéscsabán indult is egy tanfolyam, amelyre tizenhatan jelentkeztünk. Ez az oktatás azonban nem tartott sokáig, mert *a hallgatók egymás után morzsolódtak le.* Én azonban nem hagytam abba, szabad időmben könyvből tanultam. Számomra nem volt nehéz, mert *az eszperantóban szláv, germán, latin nyelvcsaládba tartozó szavak is találhatók, és a nyelvtana is könnyű.*

Károlyi János

A világ körül...

— Hogyan kezdődtek eszperantista kapcsolatai?

— Elsőként egy csehszlovákiai vasutassal leveleztem, majd hamarosan Varsóba is elutaztunk a feleségemmel, aki szintén megkedvelte az eszperantót. Egyébként *a feleségem is jegyvizsgáló*, és ugyancsak a Keleti létszámába tartozik. Gyakran utazunk együtt. Nagy lelkesedéssel tanultuk tovább a nyelvet, és *egyre több meghívást kaptunk más országokba. Így jutottunk el többek között Franciaországba, az Egyesült Államokba, Kanadába, Japánba, összesen huszonhét országba.* Egy francia (reimsi) vasutas kollégával alakult a legbensőségesebb kapcsolatom. Olyan jó viszonyba kerültünk, hogy *még a gyerekeinket is egymásnál nyaraltattuk.* A feleségem már megunta az utazgatást, ezért az utóbbi években többnyire egyedül járom a világot.

— Melyik ország tetszett a legjobban?

— *Amerika is tetszett, de Japán még jobban.* Nemcsak a jellegzetes építészet, az ázsiai szokások nyűgöztek le, hanem *a fogadtatás is emlékezetes maradt.* Elvittek többek között Hirosimába, ahol a város lakói éppen *az atombomba áldozataira emlékeztek. Én is koszorút helyeztem el az elhunytak emlékművénél.* Nagy meglepetésemre másnap vendéglátóm kezembe nyomta a helyi újságot, amelyben benne volt a fényképem a következő aláírással: *„Károlyi János magyar vasutas eszperantista is megkoszorúzta a hirosimai atombomba áldozatainak emlékművét."*

— Hány eszperantistával levelez?

— Ezt nehéz lenne pontosan összeszámolni. Körülbelül harminc országba levelezek. Évente mintegy 120 levelet írok és körülbelül ennyit kapok. A leveleket rendszerezem, és *arra is ügyelek, hogy olyan dolgokról írjak, ami a partnert is érdekli.*

Szolgálatban...

— Hogyan ismerik meg egymást az eszperantisták?

Károlyi János a kabátja bal hajtókájára tűzött zöld csillagra mutat:

— *Mi, akik szeretjük ezt a nyelvet, egy szoros közösséget alkotunk, országra, nemre, vallásra tekintet nélkül. Ezért viseljük ennek a nagy közösségnek a jelvényét. A vonaton jegykezelés közben tehát erről ismerem meg az eszperantistát.*

Az eszperantisták következetesen harcolnak a népek barátságáért és a békéért. A Budapesten nemrég rendezett eszperantó világkongresszuson is határozottan kifejezésre juttatták ezt. A világkongresszus sikeréért egyébként sokat tettek a vasutas eszperantisták.

— *Én is fizetés nélküli szabadságot vettem ki július utolsó és augusztus első napjaira* — mondta Károlyi János —, *hogy részt vehessek a 68. eszperantó világkongresszus eseményein, és segíthessem a rendezők munkáját...*

Séra Sándor

MSZBT-vetélkedő

A Miskolci Járműjavító Üzem Magyar—Szovjet Baráti Társaságának tagcsoportja szellemi vetélkedőt hirdetett, amelynek témája a Szovjetunió társadalmi-gazdasági fejlődése volt. Az előd öntőn mintegy 150 szocialista brigád vett részt. A szeptember 16-án megtartott döntőn tíz brigád versenyezhetett az elsőségért.

A döntőn részt vevő brigádokat *Szabó László*, az MSZBT ügyvezető elnöke üdvözölte, majd megkezdődött a verseny, amelynek győztesei holtversenyben a Kandó Kálmán és a Kilián György brigádok lettek. Ők részt vehetnek a megyei versenyen is.

Hogyan lettem eszperantista?

Beszélgetés dr. Ferenczy Imrével, a győri vasutasok üzemi főorvosával

Dr. Ferenczy Imre, Győr állomás üzemi főorvosa is régi eszperantista. A mozgalomban szerzett tapasztalatairól, élményeiről beszélgettünk.

— Kezdetben még tisztségem nem volt a mozgalomban, hiszen *diákként ismerkedtem meg a nyelvvel* — mondja. — Esztergomban, gimnazista koromban bélyeget és képeslevelezőlapot gyűjtöttem. A kettőtől elválaszthatatlan a levelezés. Ehhez szükséges az idegen nyelvtudás. 1949-ben szerveztek az iskolánkban egy eszperantó nyelvtanfolyamot. Nekem kapóra jött. Jó nyelvérzékem van, *három hónap alatt társalgási szinten meg is tanultam.*

Moszkvai élmények

— Egy évvel később, amikor Budapestre, a Semmelweis Orvostudományi Egyetemre kerültem, rendszeresen eljártam az Engels térre, az akkor még létező művelődési házba, ahol akkoriban egy jónevű eszperantószakkör működött. Öt évvel később, 1955-ben az Engels téri művelődési ház eszperantószakkörében alakult meg hazánkban az *Országos Eszperantó Tanács.* Ennek volt egy ifjúsági csoportja, amelynek a titkárává választottak. Feladatom volt: *hirdetni Zamenhof nemzetközi eszméjét, és minél több ifjú hívet szerezni az eszme terjesztésének.* Ebben a tisztségben első élményem volt, hogy mint eszperantista *részt vehettem Moszkvában, a Világifjúsági Találkozón. Külön élmény volt számomra, hogy moszkvai barátaink a VIT keretében eszperantista találkozót is szerveztek. Alig tudom szavakkal érzékeltetni azt a fölemelő érzést, amely akkor ébredt bennem és szinte mindnyájunkban, hogy nekünk nem kellett tolmács ahhoz, hogy megértsük egymást. Egy nyelvet beszéltünk.*

— Két évvel később szomszédainkhoz, Ausztriába, Bécsbe utazhattam a következő VIT-re — folytatja a főorvos. — Onnan is élményekkel gazdagon térhettem vissza. Újabb két év után Győrbe kerültem a MÁV-hoz üzemorvosnak. Itt sem tudtam megtagadni azt, amit eddig hirdettem. Így kerültem kapcsolatba a *Magyar Eszperantó Szövetség* legfejlettebb, legnépesebb, legaktívabb szakosztályával, a vasutasokéval. Közöttük nagy múltja volt az eszperantónak. Segítségükkel jutottam el a *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetségbe*, rövidebb nevén az IFEF-be, 1962-ben. Ott *ifjúsági elnökké választottak, és ebben a tisztségben vehettem részt a vasutas eszperantisták nemzetközi kongresszusán 1963-ban Angliában, 1964-ben Belgiumban, 1965-ben Norvégiában, aztán Hollandia, Bulgária, majd Olaszország következett.*

Kapcsolat ötezer rádióssal

Mint orvos, a világon megjelenő eszperantista lapokban többször publikálta a magyar orvosok eredményeit. Ezért levélben kérte fel az UMEA, azaz az *Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetség* tiszteletbeli elnöke, a japán *H. Shinoda* nőgyógyász professzor, hogy vállaljon tisztséget az UMEA-ban. Nem sokkal ezután, 1973-ban *megválasztották az UMEA európai titkárává.* Ettől kezdve vehetett részt az *Egyetemes Eszperantó Szövetség* valamennyi kongresszusán, amelyet évente rendeznek. Az UMEA kétévenként, az Egyetemes Eszperantó Szövetség pedig évente tart világkongresszust.

— A kongresszusokon mindig működik amatőr rádióadó is — mondja a főorvos —, amelyik világgá kiáltja eszperantó nyelven a kongresszus eseményeit. A rádiósok több mint ötezer rádióssal találkoznak az éterben. A kongresszusi QSL-lapoknak győri vonatkozása is van. A Győr-Sopron megyei idegenforgalmi hivatal, a *Ciklámen Turist* készítette el és egyik oldalán a nemzetközi jelzés áll: HA-HG 5 HEA, a másikon pedig a Ciklámen Turist Győr-Sopron megye történelmi nevezetességeit hirdető reklámszövege. Így, ennek segítségével *ötezer amatőr rádióshoz jut el a világba a szívélyes győri üdvözlet.*

— Én is amatőr rádiós vagyok. Három esztendeje hódolok ennek az izgalmas sportnak *az MHSZ tagjaként.* Tetőn álló, forgatható antennámmal eddig hétezer kapcsolatot sikerült teremtenem. A nemzetközi rádiós jelem: HG 1 UD. Úgynevezett B-vizsgám van, *eszperantóul és németül beszélek rádiós társaimmal.* Az országon belül tagja vagyok az MHSZ készenléti segélyszolgálatának, így az autómban is van több száz kilométeres hatósugarú — nem CB! — amatőr rádió-adó-vevő készülék. Azt tervezzük, hogy *a hírközlési világév alkalmával Magyarországon újabb egészségügyi eszperantista szakcsoportokat szervezünk.*

Nemzetközi elismerések

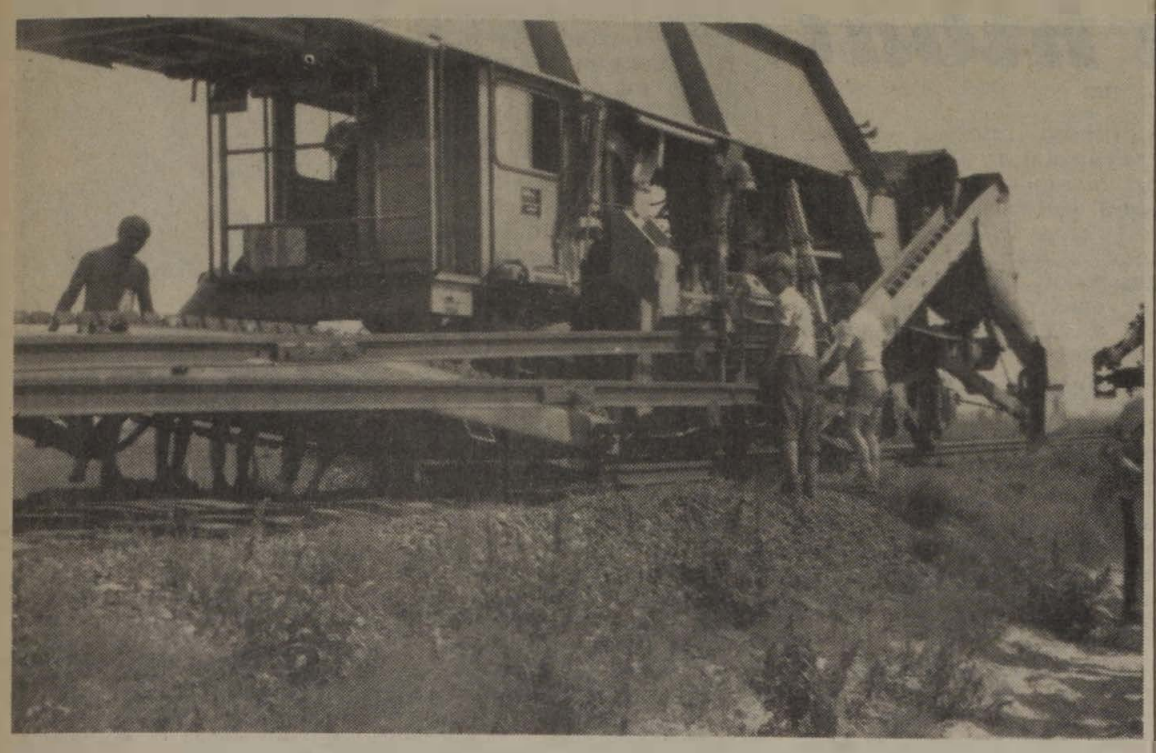
— Ön harmincnégy éve buzgólkodik a béke és a népek közötti barátság elmélyítéséért.

— *Igen. Ezért tavaly kaptam meg a vöröskeresztes munkáért kitüntetés ezüst fokozatát az országos vezetőségtől. 1977-ben a Krakkói Orvostudományi Egyetemen a rektortól vettem át a „Kopernikusz-emlékérmet", 1978-ban pedig Várnában adták át nekem az „UMEA-emlékérmet"* — mondta befejezésül dr. Ferenczy Imre, de hozzátette: — *Elsősorban hazámnak, az együtt végzett munkának szól valamennyi elismerés.*

Sindulár Anna

GYORSUL A PÁLYAÉPÍTÉS

Osztrák gépek a Dél-Alföldön



Naponta több mint egy kilométert haladnak
(Gulyás Sándor felvétele)

A szegedi igazgatóság évente jelentős összegeket fordít a vasútüzem fejlesztésére. Idén mintegy 400 millió forint áll rendelkezésére. Ennek majdnem a felét pályakorszerűsítésre fordítják.

Ezekben a hetekben a legnagyobb erővel a Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas közötti vasútvonalon dolgoznak. A vonal az 1955-ös felújítás óta annyira elhasználódott, hogy annak fenntartása már nagyon költséges lenne. A vonalon a sebességet a korábbi 80 kilométer helyett 60-ra, sőt egyes helyeken 40-re kellett csökkenteni. Pedig e vasútvonal fontos tranzit útvonal, főleg a délről északra, illetve északról délre irányuló forgalomban.

A vonal átépítését 1982-ben kezdték el. Eddig a Kiskunfélegyháza és Kiskunhalas, továbbá a Harkakötöny és Kiskunhalas közötti pályaszakasz készült el. A nyílt vonal átépítésével együtt *a vonal állomásainak vágányait is korszerűsítik, 150 tengelyesre bővítik.* Galambos állomás már átépült, Jászszentlászló pedig befejezés előtt áll. A nagyarányú rekonstrukciót a *szentesi építési főnökség* pályaépítői végzik.

Idei tervükben 20 kilométer hosszú pálya átépítése szerepel, de a jelenlegi ütemet látva ennél több is lehet. Az átépítést gyorsította az elmúlt hetekben munkába állt osztrák *Plasser and Theurer* cég gyorsátépítő vonata, amely a régi vágány elbontásától az új lefektetéséig szükséges munkát a legrövidebb idő alatt végezte el.

A hatalmas, sárga pályaépítő gép Kiskunhalas és Harkakötöny állomások között nemcsak a civileket, hanem a vasutasokat is csodálkozásra késztette. A hosszú szerelvény két egységből állt. A *bontórész* felszedte a régi sínt, majd a betonaljakat, aztán a *fektetőrész* elkészítette a zúzottkőágyazatot, amire az „okos" gép centiméter-pontossággal lerakta az új betonaljakat, ráhelyezte az 54-es rendszerű síneket — mindezt emberi kéz érintése nélkül.

— *Az osztrák pályaépítőkkel mi most először dolgozunk együtt, de igen jó munkakapcsolat alakult ki közöttünk* — mondja *Frányó Ferenc*, az építési főnökség vezető mérnöke. — E mindent tudó pályaépítő gép segítségével *naponta 1134 métert haladunk előre*, ami igen felgyorsította munkánkat. Nekünk csak az előkészítő és befejező munkáknál akad dolgunk, a többit elvégzi a SUZ és a 34 tagú osztrák csapat. Szeretnénk év végére minimálisra csökkenteni a sebességkorlátozást.

Az osztrák munkások *Willi Rakvetz* irányításával ötödik éve járnak át segíteni a magyar pályaépítőknek. Mint mondotta, *a világ sok országában dolgoznak gépeik*, ám ide, Magyarországra szívesen jönnek. — *Jó együtt dolgozni a magyar vasutasokkal* — ez az osztrák szakemberek véleménye.

Nekik is részük lesz abban, hogy a 47 kilométer hosszú vasútvonalon, az átépítés befejezése után — várhatóan 1984-ben — *hézag nélküli vágányokon* 100 kilométeres óránkénti sebességgel, teljes tengelyterheléssel haladhatnak majd a vonatok.

Gellért József

CSÍNJÁN BÁNNI AZ ENERGIÁVAL!

Ki a legjobb mozdonyvezető?

A *miskolci* körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizalmi testülete a közelmúltban értékelte az *energiatakarékossági tervek* teljesítésének eredményeit. Az üzemfőnökség a második negyedévben több mint négymillió forint értékű energiát takarított meg, amelyért *egymillió forint prémiumot fizettek ki a dolgozóknak.*

Gávai Pál üzemfőnök elmondotta, hogy az üzemanyag-takarékosságra már évek óta nagy gondot fordítanak. A mozdonyvezetőket tanítják az energiatakarékos vezetésre, hiszen nem mindegy az, hogyan gyorsít, vagy kihasználja-e a terepviszonyokat a masiniszta. A bizalmiak és a gazdasági vezetők véleménye alapján *minden hónapban kiválasztják a három legjobb mozdonyvezetőt*, akik a legtöbb villamos energiát, üzemanyagot takarították meg. Az értékelés alapjául a sebességmérő szalag szolgál. A menetdiagramokat rendszeresen ellenőrzik.

Sajnos *a forgalmistákat még nem sikerült az energiatakarékosságban érdekeltté tenni.* A helytelen forgalomszervezés miatt még mindig sok a „megállj" állású jelzők előtti motorjáratás, ami a lassú elegymozgás következménye. Sok gondot okoznak a későn kezelt jelzők. A jövőben ezt is szigorúbban bírálják el. Az egyik felsőzsolcai forgalmistát például, aki a Tokaj expresszt indokolatlanul feltartóztatta, fegyelmileg vonták felelősségre. Annak a tolatásvezetőnek pedig, aki rosszul szervezte az állomási tolatási műveleteket és a Hidasnémeti felől érkező személyvonatot késleltette, elvonták prémiumának 25 százalékát. A gazdaságosabb munkára való ösztönzésben azonban még sok a kívánni való.

Csak azok kapjanak a takarékosság címén prémiumot, akik valóban tettek is valamit az ügy érdekében. Az anyag és energiatakarékosságot persze még nem lehet minden területen igazságosan elbírálni, ezért a prémiumelosztásnál *nagy szerepük van a bizalmiaknak.*

A miskolci körzeti üzemfőnökségen a legtöbb megtakarítást a villanymozdonyvezetők érték el, de az energiatakarékosság nemcsak a mozdonyvezetők feladata.

(Orosz)

SZOMBATHELYI PÉLDA

Jobb körülmények között hatékonyabb a munka

A 600 személyes szociális létesítmény átadásával az orvosi rendelők új helyre költöztek a *szombathelyi* járműjavító üzemben. A felszabadult helyiségekbe telepítették át a műszerészcsoportot. A *Ságvári Endre* és a *Brezsnyev* brigád tagjainak a kapcsolata addig is jó volt. Ez a kapcsolat most egy ilyen jelentős, több dolgozó munkakörülményeit alapvetően meghatározó változást követően tovább erősödött.

— A csoport új helyének elfoglalása előtt, már a szervezés kezdeti stádiumában egyeztettük elképzeléseinket a csoport dolgozóival — mondta *Stangl Sándor* szervező. — Jó volt együtt dolgozni a fiúkkal, így minden akadályt könnyebben hárítottunk el. Jogos a megállapítás, hogy *a közösségben nagy erő rejlik, mert ez most is megmutatkozott.*

— Hogy van megelégedve az új munkahellyel? — kérdeztem *Pávé Kálmán* csoportvezetőtől.

— A technológiai folyamatnak megfelelően közösen alakítottuk ki az új munkaterületet. *A munkából mindenki kivette részét.* 18 tagú kollektívánk átlagéletkora 35 év. Azt hiszem, ebből is kitűnik a fogékonyság az újra, főleg ha az jó célokat szolgál. A munka indítása kis „laboratóriumunkban" zökkenőmentesen történt, ami az osztály vezetésének is köszönhető. A megszokottnál több odafigyelést tapasztaltunk, és *éreztük, hogy nemcsak nekünk, akik e munkahelyen dolgozunk, hanem vezetőinknek is fontos, hogyan érezzük magunkat az új környezetben.*

Az átlagon felüli munkakörülmények közt dolgozó fiatal kollektíva hangulatára, munkamoráljára talán még az egyre sűrűbben jelentkező alkatrészgondok sem gyakorolnak annyira negatív hatást, mint egyébként, mivel *most nagyobb az egységben, a közös cselekvésben rejlő erő.* Ez megfelelő hozzáértéssel maximálisan kamatoztatható, s a megoldásra váró, egyre nehezebb gazdasági feladatainkhoz az optimális hozzáállást biztosítja.

Márkus Imre

Nehéz ősz előtt...

„Tanúskodás" a papkeszi vasutasok mindennapi helytállásáról

Tekintélyes mennyiségű, csaknem 700 ezer tonna árut, anyagot küldenek, illetve fogadnak évente a papkeszi vasutasok a *Peremartoni Vegyipari Vállalat* kiszolgálása folytán. Amikor meglátogattuk a Hajmáskér és Csajág közötti vonalon levő, ötvágányos állomást, éppen *vágányzár* nehezítette az ott dolgozók munkáját.

— Mióta tart ez? — kérdezem *Tihanyi László*, tartalékos forgalmi szolgálattevőtől.

— Több hónapja. Hét közben általában egy-két napon, napközben átszállással bonyolítjuk le a személyforgalmat. A teherforgalom éjszakára marad.

— Így lesz ez ősszel is? — fordulok *Gálfy Miklós* állomásfőnökhöz.

— Sajnos igen, sőt még kedvezőtlenebbek a kilátások! *Lesznek éjjel-nappalos vágányzárak is.*

— Mi lesz a teherszállítással, hogyan oldják meg?

— Nagyon nehezen — folytatja tovább az állomásfőnök. — Nappalos vágányzárak idején *csak éjjel tudjuk a teherküldeményeket rendezni és továbbítani.* Éjjel-nappali vágányzár esetén amikor lehetőségünk lesz, akkor küldünk és fogadunk vagonokat. Ezzel növekedni fog a kocsiforduló is. Sajnos a peremartoni gyár *iparvágányát* is kinőtte a forgalom. Így még jobban kell szervezni a munkánkat. Állítólag 1984-ben 80 tengelyhosszal bővítik majd állomásunk vágányait.

— Az állomás túloldalán egymásra rakott vágánymezőket látunk. Ez is a vasúté?

— Nem. Ez az Út- és Vasútépítő Vállalat *kötőtelepe.* A pályafelújításokhoz innen viszik az elkészített sínmezőket. Ezek kiszállítását is *éjjel, sötétben, balesetveszéllyel kísértve tudjuk csak elvégezni.* Tovább nehezíti a munkánkat, hogy az engedélykérésekhez papkeszi *tanú* kell. Ilyenkor 10-15 percre megáll a tolatás, mert az egyetlen váltókezelőnek be kell jönnie a forgalmi irodába tanúskodni.

— Ezek szerint én azt „tanúsíthatom", hogy itt is szűkös a létszám?

— Érdekesebb a válasz, ha előbb elsorolom, hogy hiányzik 3 forgalmi szolgálattevő, 4 váltókezelő, 1 állomási tartalékos és egy állomási takarító. Egyébként jelenleg 19-en vagyunk — mondja Gálfy Miklós.

— Tehát egyharmada hiányzik a létszámnak.

— Igen. De az is biztató, hogy a fontos kereskedelmi részlegünknél még nincs létszámhiány...

Sz. J. I.

Mindent rá lehet kenni?

A balatonfenyvesi GV egy napja

A Balaton fölé lopakodva közeledik a virradat. A fenyvesi kisvasút végállomására öt óra körül Trabanttal, motorbiciklivel, kerékpárral vagy éppen gyalogosan megérkezik a forgalmista, a motorvezető, a jegyvizsgáló. Néhány perc múlva kis mozdonyok bújnak elő éjszakai tárolóhelyükről. Kettő a hosszú csiszpusztatáskai egyesített vonatra akaszkodik, a harmadik a somogyszentpálira. Az egyik kocsiba pályamunkások szállnak, civil utast nemigen látni a környéken. Fél hatkor zöldre vált a hetes főközlekedési utat fedező fényjelző, az első vágányról menetrendszerű pontossággal kizötyög az ötkocsis szerelvény. Tíz perc múlva követi a másik.

A kisvasút múltja

Másfél óra elteltével visszaérkeznek a vonatok, most már utasokkal tömötten. A szerelvényeket egy deltarendszeren ismét indulóra állítják, a személyzet néhány tagja az irodában gyűlik össze a szokásos reggeli eszmecserére.

Somogyi István motorvezető és *Koroncz Lajos* forgalomirányító — ő az önállóság idején üzemfőnök-helyettes volt itt — a GV legrégebbi dolgozói közé tartoznak. Elbeszélésük nyomán lassan kirajzolódik a kisvasút múltja.

— *Az alapvonal már a háború előtt is létezett* — mondja Somogyi István. — *A Hunyadi-birtokon, a nagyállomástól Imre-majorig húzódott egy négy kilométeres szakasz.* A fakocsikat lovak vontatták, takarmányt meg trágyát fuvaroztak velük. A mai hálózatot ötvenben kezdték építeni. A szállítások kétcsatlós, gólyafészkes gőzmozdonyokkal kezdődtek. Így neveztük a fölül kiöblösödő kéményű Krauss gépeket. Az első C. 50-es motor — a 308-as pályaszámot viselte — 1953 májusában érkezett. *Személyforgalom ötvenöttől van, amiben Bölcz Józsefnek, az állami gazdaság akkori személyzeti és munkaügyi vezetőjének kezdeményezőkészsége is közrejátszott.* Ő kért és kapott a KPM-től engedélyt a környékbeli települések gyerekeinek vasúton való iskolába szállításához. Tudni kell, hogy ez az egész vidék tőzegtalajon fekszik, ahol esős időben még lovaskocsival sem lehet közlekedni. Egy „E"-jelű szükségszemélykocsi lett beállítva, amíg meg nem érkeztek a fűthető, villanyvilágítással ellátott Bak sorozatú négytengelyes személykocsik. — Fél kilenckor elmegy a háromszáznegyvenkettes Somogyszentpálra. Menesztés után Koroncz Lajos visszajön, folytatja a megkezdett ismertetést.

— Az ötvenes évek végén alaposan megnőttek teljesítményeink. A talajmeliorációs folyamat következtében tömegesen érkezett a mésziszap, amit egyenesen a termőföldekre továbbítottunk. *Ma már inkább csak a Balatonnagybereki Állami Gazdaság belső szállítási igényeit szolgáljuk ki.* Erre a célra egy mozdonyunk van kihelyezve Imremajorba, amolyan vonali tartaléknak. A sütőipar kenyerét ugyancsak mi juttatjuk el a kieső községekbe.

Hubertus-partik

— Személyforgalmunk meghaladja az évi kétszázezret, ennek javarésze a nyári idegenforgalmi szezonban kerül ki. Olyankor nem ritka, hogy egy vonaton négy-ötszázan is szoronganak. *Tavaly, már egy fedett teherkocsit is be kellett állítani, mert a tíz Bak kocsi kevésnek bizonyult.* Mi annak idején igényeltünk járműveket, lett is volna honnan, hiszen sorra számolták fel a kisvasútakat, de nem kaptunk. Azt mondták, minek, mi is a megszüntetésre vagyunk ítélve. Sőt, még a meglévő kocsiparkunk egy részét is leselejtezték. Pedig ezt a népszerű kisvasutat nem megszüntetni kellene, hanem fejleszteni. Ha erre jártában a nyugatnémet turista megpillantja az állomást, már fordul is be. A legkülönbözőbb prospektusokban szerepelünk. Vannak osztrák vendégeink, akiket nyaranta már ismerősként üdvözlünk. *Óriási sikere van a Hubertus-partiknak, rendszeresen indítunk különvonatokat.* Igyekszünk minden tőlünk telhetőt elkövetni, hogy a vendégek elégedetten távozzanak, bár minden érdekelt így tenne. Egyszer kisegítő fékezőt kértem Fonyódról, mivel hétnyolc kocsis vonatokra nincsenek meg a biztonságos közlekedés feltételei. Azt válaszolták, hogy csak annyi utast vigyünk, amennyi egy megfékezett vonatra fölfér. Hát csapjuk be az ajtót a külföldiek előtt, amikor három kocsi megtelik?

— *Csisztán fél kilométeres szakaszt kellene a fürdőig megépíteni, hogy az ide látogató, többségükben betegek, ne a kukoricaföld sarát gyúrják.* A gazdaság saját gépeivel ingyen megcsinálta volna a földmunkát, a pft. és mi is társadalmi munkával hozzájárultunk volna, bontott anyagból jóformán befektetés nélkül meg lett volna az egész. Mindez eddig nem talált visszhangra. Azt mondják, gazdaságtalan a vonal fenntartása. *Miért? Állomásilag Fonyódhoz tartozunk, a szertárfőnökség is közös. Nos, ha valamiből többlet fogy, azt ránk testálják, mondván, nekünk úgyis mindegy.* Tönkre megy egy vagon szén, ráírják a kisvasútra. A pft. tavaly egymillió kétszázezer forintot számolt fel a vonal karbantartására. Hogyan jött ki ez a szám? Azt ők tudják. Azonban a hét ember munkabére, meg a hetven darab beépített használt talpfa semmiképpen sem tehet ki ennyit. Mi nem győzünk takarékoskodni, ha megérkezik egy vonat, már állítjuk is le a motorokat. Amit megtakarítunk gázolajat, azt Fonyódon beleöntik az olajkályhákba.

A déli vonatig még sok idő van, gyalogosan megyek ki Imremajorig. Négy kilométer nem távolság. A kisvasút vonalát követem, megkerülöm az Állami Gazdaság irodaépületeit, a sínek a keskeny üzemi út mellé csatlakoznak. Másfél kilométer után deltában ágazik el a vasút. Az eddig követett 1-es vonalból balra kinyúlik a 4-es, abból pedig később a hármas vonal.

Mini pályaudvar

Imremajor, vagyis a központi főmajor valóságos kispályaudvar. A vágányok szinte minden négyzetmétert behálóznak. A tartalékmozdony éppen teherkocsit állít egy magtárféle rakodójához. Az istállók mögötti, afféle trágyavágányon a Gazdasági Vasút lóréinak hosszú sora várakozik megrakásra.

Szabó József vonalbejáróval Táskán találkozom.

— *Ma Csisztapuszta és Táska között néztem át a pályát. Különösen az illesztéseket kell szemmel tartani, sok van belőlük.* Rövid, három-hat méteres sínszálakból áll az egész hálózat. Én ötvennégytől dolgozom a gazdasági vasútnál, négy éve vagyok vonalgondozó. Hetente kétszer — kedden és pénteken — a vonalat járom, a többi napon pályamunkásként dolgozom a csapattal.

Csisztáról visszafelé már nem megyünk be Táskára, aki onnan utazni akart, már itt van a vonaton. Zötyögnek, zakatolnak a kerekek, huszonöt kilométeres sebességnél olyanformán, mint ahogy a nagyvasúton száznál. Elmarad a kundpusztai rövid szárny, a táskai elágazás, aztán Imremajor is. Megérkeztünk Fenyvesre.

Esteledik. Nyolc óra után Somogyszentpálról megérkezik a mai utolsó vonat, a mozdonyok a „fűtőházba" térnek. A forgalomirányító még elvégzi a szükséges adminisztrációt, aztán bezárja az iroda ajtaját. A gazdasági vasúton véget ért egy nap.

(ge—tán)

ÉRDEKELLENTÉTEK A MUNKAVÉDELEMBEN

Nehezebb leplezni, mint megszüntetni a hibát

Egyértelmű figyelmeztetés mindannyiunk számára, hogy *ebben az évben eddig 18-an vesztették életüket, 15-en maradandó egészségkárosodást szenvedtek a MÁV-nál üzemi baleset következtében.*

A balesetelhárítási, megelőzési munka fogyatékosságainak felszámolását nehezíti a munkáltatói felelősséget takaró felfogás és szemlélet, amely a balesetvizsgáló bizottság munkáját jellemzi. Ez elsősorban abban jut kifejezésre, hogy a balesetért elsődlegesen a sérültet, az elhaltat hibáztatják. Figyelmetlenséget, utasításellenes munkavégzést rónak a terhükre. Igaz ugyan, hogy ezek a bizottságok javaslatokat is tesznek arra, hogy milyen műszaki, szervezési intézkedésekre van szükség, s milyen vezetői, irányítói mulasztásokat kell felszámolni a hasonló balesetek megelőzése érdekében, azonban *az oksági lánc felállításánál, a közreható okok mérlegelésénél a munkáltatói felelősséget igyekeznek kisebbíteni.*

Ha nincs tanú...

Jellemző, hogy az 1982-ben bekövetkezett halálos munkabalesetek után tervbe vett intézkedések egyharmada a mai napig nem került végrehajtásra. Ez is igazolja a balesetvizsgálati okfeltáró munka gyengeségét, de ennél jóval többet is: a munkavédelmi gyakorlat ellentmondásait, amelyekkel jó lesz, ha időben szembenézünk és feloldásukat elősegítjük.

Jellemző negatív példa egy halálos üzemi baleseti vizsgálati anyagból:

1983. február 4-én, körülbelül 5 órakor *Józsefváros* állomáson a tolatás alatt álló két kocsicsoport közel álló ütközői összenyomták T. Á. 57 éves gépkocsiőrt. Az áldozat tetemét a baleset után kb. 40 perc múlva találták meg. Az eseménynek felderíthető tanúja nem volt. Ennek ellenére a vizsgáló bizottság „megállapította", hogy az elhalt körültekintés nélkül, egyenes testtartással lépett a kocsik ütközői közé. Elmarasztalták (posthumus) figyelmetlenségért, mert ily módon *„megszegte az F. 2. számú utasítás 137. pontját".* Ezt az egyértelmű elmarasztalást leírták, annak ellenére, hogy nem volt bizonyított a sérült figyelmetlensége. Ez abból is következik — és ezzel a balesetvizsgáló bizottság önmagával került ellentmondásba —, hogy további megállapításában a következőket rögzíti: *„T. Á. munkavédelmi oktatásban nem részesült".* (Fel sem merült, hogy azért viszont ki a felelős, amiért az éjjeliőrrel nem ismertették az F. 2-es számú utasítás reá vonatkozó részét.)

A körültekintés hiányát rótták fel az elhalt bűnéül, de egy másik pontban azt is megállapítják: *„Mulasztást követett el a tolatásvezető, mert sorompóval le nem zárt, fedezetlen üzemi út felé, továbbá beláthatatlan vágányra szalasztotta a kocsikat. Az is hiányosság volt, hogy egy csoportban több kocsit szalasztottak fékezés nélkül."* Arról már nem is szólva, hogy az állomási *végrehajtási utasításban* kellő módon nem szabályozták a csökkentett létszámmal történő tolatás mikénti végzését. Hiányosságként állapította meg továbbá a bizottság, hogy *a tolatási körzet térmegvilágítása nem megfelelő.*

„Folyamatba tettük"

Mire hívják fel a figyelmünket az idézett balesetvizsgálati megállapítások? A vizsgáló bizottság tagjai *felismerték* azokat az objektív közreható okokat, amelyek a balesetben szerepet játszottak, de ezek bizony *munkáltatói mulasztások.* Ennek ellenére nézőpontjukon kívül került az, hogy ebből megfelelő következtetésre jussanak. Helyette deklarálták az elhalt felelősségét, *mellékes tényezőként kezelve azokat a „felderíthető" cselekvési indítékokat, amelyek ezt a balesetet valóban kiváltották.* A baleset áldozatának egyértelmű elmarasztalásával csökkentették, leplezték a munkáltatói felelősséget. Felmerül a kérdés: — *Kinek az érdekében?*

Tárgyilagosan meg kell állapítani, hogy a vasútnál a munkavédelem valós üzemi feltételei és a munkavédelmi előírások következményei között nagy úr tátong, amelyeket motiválnak az irányítás hibái, negatív, beidegződött magatartási, szabályozási hibák. *A hibák leplezésére sokszor nagyobb energiát fordítanak, mint felszámolásukra. Mindezek csökkentik a megelőzés hatékonyságát, szervezettségét.*

Szakszervezetünk munkavédelmi felügyelete felismerte az e téren keletkezett ellentmondásokat, s nem mulaszt el egyetlen alkalmat sem, hogy gyorsítsa felszámolásukat. Intézkedéseket kezdeményeztünk, sürgetjük azok végrehajtását. Ezek az intézkedések, ha nem is nagy lelkesedéssel, de kiadásra kerülnek, végrehajtásukat „folyamatba helyezik". Ezután mégis tapasztaljuk, hogy *ezek az utasítások gyakorlatilag nem érik el a kívánt hatást.* Továbbra is meghalnak, megcsonkulnak emberek, mert a bajt nem tudtuk megelőzni, s „visszaköszönnek" a korábbi mulasztások. Saját munkánkra jellemző, hogy újból kezdjük a folyamatot elölről, ahelyett, hogy olyan helyzetet teremtenénk, amelyben már kizárt a balesetet okozó tényezők ismétlődése. Mindez arra figyelmeztet bennünket, hogy *keressük azokat az eszközöket, módszereket, amelyekkel kedvező változásokat érhetünk el a vasúti munkavédelem gyakorlatában.*

Első és legfontosabb teendőink közé tartozik: szakítani kell azzal a felfogással, hogy a vezetés és irányítás különböző szintjén elegendő *csak kiadni* az utasításokat, és azt hinni, hogy ezzel az egységes végrehajtás már biztosított. Ez a felfogás nem más, mint a mai valóságtól elrugaszkodott igazgatási szemlélet, amely nem számol azokkal a változásokkal, amelyek az elmúlt három évtizedben a vasút szervezeti, hatásköri, felelősségi, érdekeltségi viszonyaiban végbementek. Történetesen arról van szó, hogy *az alá- és fölérendeltségi viszonyok, az anyagi érdekeltség, a munkaerőhelyzet nem a végrehajtáshoz szükséges közös cselekvést erősítik, hanem esetenként éppen ez ellen hatnak.*

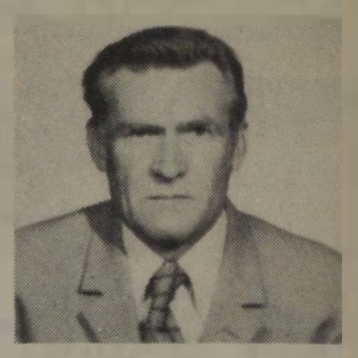
Mi fontosabb?

A vezetők, közvetlen munkairányítók többsége látja és tisztában van azzal, hogy beosztottjaik magatartása, ténykedése utasításellenes, mégsem érvényesítik a munkavédelmi előírásokat a biztonságos munka érdekében. Számukra ennél fontosabb, hogy ilyen eredmények árán is megtartsák a meglévő munkaerőt. A vezetők elsősorban abban érdekeltek, hogy meghatározott termelési feladatokat elvégeztessenek, ugyanakkor *a vezetők, irányítók és a beosztottak közvetlen munkabiztonsági érdekei nem mindenben azonosak.* Hiba a vezetés részéről, hogy ezzel az eltérő munkavédelmi érdekkel sem számol senki. Olyan érdekegyeztetésre van szükség, amely elfogadható mindenki számára.

A balesetmentes munkavégzés biztosítása, előírásainak betartása legyen éppen olyan tényezője a teljesítménynek, mint az egyéb termelési mutatók. Hiába írjuk le, hogy a baleset oka a sérült utasításszegése, ha nem keressük meg a választ arra, hogy *mi az oka ennek a szabályszegésnek.*

Pásku Jenő

Kitüntetett munkavezető



Balda János, a szegedi ÉHF 2. számú építésvezetőségének asztalos munkavezetője elmondhatja magáról, hogy a családjából szinte mindenki a vasutat szolgálta, illetve szolgálja. Édesapja, három nagybátyja, apósa, felesége után ide tart egyik fia is, aki a vízügyi szakközépiskola befejezése után ősztől a pályafenntartás dolgozója lesz.

Balda János 1952 júniusában, 17 évesen jött a vasútra. A békéscsabai pályafenntartási főnökség XV-ös számú magasépítményes szakaszára vették fel. *Asztalos a szakmája,* de ha kellett: az ács, a zsaluzó, az üveges munkától sem riadt vissza. *Soha nem válogatta a munkát,* s talán ennek is köszönheti, hogy alaposan megismerte a fával, a faiparral, az asztalos és ács szakmákkal kapcsolatos munkákat. Közben tanult, elvégezte a *vízügyi technikumot,* s 1960-tól munkavezető.

Huszonhárom ember munkáját irányítja. *Munkaterületük Szajoltól Lökösházáig terjed, egy sor állomáson dolgoznak, s kezük nyomán sorra fiatalodnak az öreg épületek, válnak lakhatóvá, használhatóvá, s nem utolsósorban teremtenek így jobb munkakörülményeket az ott dolgozóknak.* Gyulán a felvételi épületen, Békéscsabán a vízházon dolgoznak, Muronyban a lakóépületet újítják fel, Lökösházán a lakóépület tetőzetét javítják, Szabadkígyós állomás nyílászáróit készítik — s lehetne még hosszan sorolni az általuk jelenleg végzett munkákat. Az emberek irányítása mellett Balda János feladata, hogy a munka folyamatosan menjen, anyagra se kelljen várni. Ügyelni kell a munkavédelmi előírások betartására, gondoskodni arról, hogy munka közben az emberek védőkesztyűt, védőszemüveget viseljenek, a gépek üzembiztosak legyenek.

Igen fontos feladatának tartja az emberekkel való törődést. Különösen a fiatalok sorsát tekinti szívügyének. Arra törekedik, hogy mielőbb elsajátítsák a szakmát, s teljes értékű szakemberekké váljanak. Az egyre szaporodó munkához *kell az utánpótlás,* s aki egyszer közéjük kerül, attól *nem szívesen válnak* meg. Erre utal az is, hogy náluk a dolgozók 50-60 százaléka tíz évnél régebben ott dolgozik.

— *Az elmúlt évek alatt sok minden megváltozott* — mondja a munkavezető. — Amikor ide jöttem, a műhelyben nyolcan dolgoztunk, ma háromszor annyian, de *sokszorozódtak a feladatok, az eredmények is. Sokat változtak a munkakörülmények. A régi elavult műhelyek helyett újat építettünk, részben társadalmi munkával.* Ma már korszerű műhelyekben dolgozhatnak az asztalosok, a kovácsok, a vizesek, a hegesztők és a többi szakmunkások. Változás van abban is, hogy korábban mindent kézzel csináltunk, ma pedig *a különböző megmunkáló- és célgépek segítik, könnyítik a munkánkat.*

Balda János a társadalmi tevékenységben is mindig élen jár. 1958-tól nyolc éven át a pártalapszervezet vezetőségének tagja volt, 1964-től *a csomóponti pártbizottság tagja,* 1958-tól az elmúlt év végéig a *munkásőrségnél* is tevékenykedett: szakaszparancsnokként. Azt vallja: *ha az ember valami munkát elvállal, azt végezze becsülettel. Ha úgy érzi, hogy arra már képtelen, azt is mondja meg őszintén.*

Példamutató helytállásáért Balda János megkapta a *Haza Szolgálatáért Érdemérem* arany fokozatát, a Kiváló Parancsnok jelvényt. Volt szovjetunióbeli jutalomutazáson, háromszoros kiváló dolgozó. Az igazgatói, majd a vezérigazgatói dicséret után *az idei vasutasnapon Kiváló Vasutas kitüntetésben részesült.*

Gellért József

MIÉRT HALT MEG?

Tizennyolcadik a sorban

Hét kiskorú árva, s özvegye gyászolja L. Sándor pályamunkást, aki üzemi baleset következtében 48 éves korában vesztette életét. Tizennyolcadik ő a sorban a MÁV dolgozói közül ebben az évben, akik munkahelyen, munka közben vesztették életüket. Joggal vetődik fel a kérdés bennünk: *Milyen okok játszanak közre egy-egy tragikusan végződő üzemi balesetnél? Nem lehetne megelőzni ezeket?*

Lajos-napot tartottak

L. Sándor 1983. augusztus 26-án 10.35 órakor szenvedett halálos balesetet. Elszomorító esetének több olyan tanulsága van, amit szükséges közreadni mementóként mindazok számára, akik lebecsülik környezetük veszélyeit, különösen akkor, amikor a szeszesital játssza a fő szerepet. Mert L. Sándor pályamunkás sajnos *ittas volt.*

Idézzük fel az eseményt a balesetvizsgálat megállapításai alapján.

A baleset napján a debreceni építési főnökség dolgozói H. J. művezető irányításával mellett *Szolnok állomáson pályafelújítási munkákat végeztek.* Ezen belül a 605-ös számú kitérő cseréjét. Ennek a munkacsapatnak volt tagja L. Sándor is.

A munkacsapat előmunkása M. Árpád. A munkacsapat *rendhagyó módon* kezdte a műszakot. A 30+1 fős létszámból tizenhatan indultak munkába. Mint később kiderült, ennek egyik oka, hogy *előző este Lajos-napot tartottak és két bevonuló brigádtársukat búcsúztatták a hajnali órákig.* Teljes bizonyossággal nem volt megállapítható, hogy ezen a dáridón kik vettek részt, avagy köztük volt-e L. Sándor is. Az azonban tény, hogy akik nem álltak munkába vagy hazamentek, amint megkapták fizetésüket, az ital hatására tették.

Tanúsítható, hogy L. Sándor a napot azzal kezdte, hogy *megivott két féldeci Diana sósborszeszt.* A diamát az alkoholszonda nehezen mutatja ki, csak arról lehet észrevenni a „túlfogyasztást", hogy az ember szédeleg. A megcsappant létszámmal a reggeli munkakezdés gondot okozott a művezetőnek és a csoportvezetőnek egyaránt, mert *a betervezett munkát a vágányzár alatt el kellett végeztetni.* A munkára képes állapot, alkalmasság elbírálásánál nem valami nagy szigorúság érvényesült. Az előmunkás-csoportvezetőnek erre erkölcsi alapja sem volt. Amint a baleset után kiderült, ő is Lajos-napot ünnepelt reggel öt óráig, aminek bizonyítható jele a 0,8 ezrelékes alkoholos befolyásoltság. Ez nem zavarta őt abban, hogy a munkacsapatot eligazítsa.

Egyedül a bizalmi szólt

L. Sándort szokás szerint vízhordási, élelembeszerzési feladattal bízta meg csoportvezetője. L. Sándor azonban nemcsak élelmiszert vásárolt, hanem saját célra *kétszer két deciliter pálinkát is.* Az egyik 2 deciliteres pálinkát el is fogyasztotta. Akadt azonban a brigádban egy ember, aki ezt nem nézte szótlanul, sőt elvette a megmaradt pálinkát L.-től. Érdemes megjegyezni a a nevét: *Rézműves Géza pályamunkás, a szakszervezeti bizalmi.* Neki bizony volt annyi bátorsága, hogy felhívja csoportvezetője és művezetője figyelmét L.-re, kérve őket: *tiltsák el a munkától, mert ittassága még bajt okozhat.*

A szakszervezeti bizalmi kérésére a művezető, csoportvezető felszólította L.-t, hogy hagyja el a munkahelyét, és *menjen haza.* Az ital hatására L. vonakodott, csak *Rézműves erélyes közbelépésére indult el,* de aztán ismét visszatért azzal az indokkal, hogy a munkahelyén hagyta a táskáját. Végre elindult a munkahelyről. Mindenkit lefoglalt a saját dolga, így senki nem győződött meg arról, hogy L. valóban a biztonságos útvonalon hagyja-e el munkahelyét. Senkinek nem jutott eszébe, hogy biztonságba helyezzék, illetve kísérjék. *Sürgetett a vágányzári munka.* A munkairányítók tudják és tudta H. J. művezető és M. Á. előmunkás-csoportvezető is, hogy ha valakit a munkától ittasság miatt eltiltanak, annak megvannak az eljárási előírásai, követelményei. Ebben az esetben nem így jártak el, és ez is közrejátszott abban, hogy L. Sándor a vágányok között fejezte be életét.

Mi történt L. Sándorral azután, hogy elhagyta a munkacsapatot? A további esemény csak rekonstruálható. L. Sándor munkahelyén magához vett két ceglédi kannát, és elindult a vágányokon keresztül (nem a kijelölt vízcsaphoz, hanem a vasúti töltés mellett húzódó utca közkútjára vízért). Valószínű, hogy e közben *felkereste a közelben lévő „Virág" presszót,* s visszatértében megtöltötte a két kannát vízzel. Így mászott fel a meredek vasúti töltés oldalán. Rálépett a jobb vágányra, s annak bal oldali sínszálát meghaladva elütötte a 7217 sz. személyvonat mozdonya.

Az eddigi vizsgálati megállapítások alapján a mozdonyvezető az elütést már nem tudta megakadályozni, mert a pályaívből kihaladva körülbelül 25-30 méterre vette észre, hogy egy ember vizeskannákkal a kezében a pályatestre lép. Az elhalt magatartása tehát egyértelműen és sajnálatos módon megpecsételte sorsát. Az is biztos, *hogy az alkohol ismét ölt a munkahelyen.*

Késő bánat...

A tanulság: *határozottabb fellépést, következetesebb magatartást kell tanúsítani a munkahelyi vezetőknek.* Még annak árán is, hogy határidőre nem készül el a munka, vagy ha egy ilyen intézkedés a munkairányítás rovására megy. A munkahely, a dolgozók magatartása nem választható el a környezettől, az életmódtól, életviteltől. Az a munkacsapat, amelynek tagja volt L. Sándor és a fia is, a baleset színhelyén saját szemükkel győződhettek meg arról, hova vezet a „dianázás", az alkoholfogyasztás.

Meggyőződésem, hogy az a kép, ami szemük elé tárult a baleset színhelyén, nagyon lesújtó. S amikor végső búcsút vettek a hajdúhadházi temetőben munkatársuktól, és látták az apa nélkül maradt árvák és özvegye könnyeit, mindannyian megfogadták, hogy távol tartják magukat az alkoholtól.

Reméljük, ez nemcsak pillanatnyi fogadalom marad!

P. J.

A kocsivizsgáló

Kővágó János, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálója lakatos szakmával a zsebében 1948 tavaszán jött a vasútra. Budapesten, a központi pft-műhelyben vették fel udvari munkásnak, majd egy évvel később bekerült abba a műhelybe, ahol a váltók lakatosmunkáit végezték. Aztán jött a katonaság, s mire onnan visszakerült a munkahelyére, annak neve közben *Vasanyagjavító Üzemi Vállalatra* változott. Ott került közelebbi kapcsolatba az ifjúsági szervezettel, a DISZ-szel, majd párttagjelölt lett.

A műhelyben a pályafenntartási szakszolgálat részére készítettek szerszámokat. 1953-ban mint fiatal kádert, személyzeti tanfolyamra küldték, majd a Hídépítési Főnökségre helyezték személyzeti előadónak. Két évig dolgozott ebben a munkakörben, aztán kérte, hogy helyezzék át vágánygépkocsira, mert utazni szeretne. Vágánygépkocsi-vezetőként bejárta szinte az egész országot, sok mindent tanult, tapasztalt.

1959-ben kérésére Békéscsabára került, hogy közelebb legyen békési lakásához. A pályafenntartási főnökségen hol vágánygépkocsi-vezetőként, hol lakatosként dolgozott, attól függően, hogy a munka mikor, mit kívánt. Három évvel később átment a vontatási főnökségre, a kocsiműhelybe, majd elvégezte a kocsivizsgálói tanfolyamot, és azóta — immár 20 éve — kocsivizsgálóként dolgozik.

Békéscsabán leginkább az állomás Lökösháza felőli végén teljesít szolgálatot, társával: *Jánosi Jánossal vizsgálják a vonatokat.* Az érkezőket befuttatják: figyelik, van-e lapos kerék, vagy más hiányosság a futóműben. Az indulóknál elvégzik a fékpróbát, gondoskodnak a vonatok biztonságos közlekedéséről. Vonatmentes időben pedig a kocsik exportvizsgálatát látják el, vagy a tolatás közben előforduló műszaki meghibásodások megszüntetésére intézkednek.

Munkájuk *csapatmunka,* egymást kisegítik, közösen gondoskodnak a személy- és tehervonatok biztonságos futásáról. Naponta egy-egy szolgálatban 20-25 kilométert is gyalogolnak, ami bizony nagy fizikai megterheléssel jár. Ennek ellenére elégedett ember, szereti munkáját, mint mondotta.

— *Van fantázia, szépség ebben a munkában, hiszen az általunk megvizsgált kocsik eljutnak más európai országokba is. S nem feledkezhetünk meg a felelősségről, arról, hogy az általunk vizsgált vonatokon emberek és milliós értékű áruk utaznak...*

Kővágó János más területen is aktívan kiveszi részét a munkából. Az üzemfőnökség megalakulása óta *a műhelyi pártalapszervezet szervezőtitkára, a békéscsabi vasúti pártbizottság tagja.* Munkájáért, társadalmi tevékenységéért több elismerést kapott. Többszörös kiváló dolgozó, 1980-ban *Kiváló Munkáért* kitüntetést kapott, legutóbb, az idei vasutasnapon pedig *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesült.

G. J.

FEGYVERREL A KÉZBEN

NÉPÜNKET, HAZÁNKAT VÉDIK

Kókai Sándor őrszem (civilben vasutas) figyelőállásban

Az ország népe minden esztendőben szeptember 29-én ünnepli fegyveres fiait. Ezen a napon a pákozdi dombon, az emlékmű tövében megszólalnak a kürtök, meghajolnak a zászlók. A dicső elődökre, az 1848-as szabadságharc katonáira emlékezik az ország. Fegyveres erőink ma a szocialista társadalmi rend, a sok vérrel kivívott szabadság és béke védelmezői. Őket köszöntöttük ezen a napon. Alábbi képeink a hatvani Zalka Máté munkásőregység gyakorlatán készültek. Az egység sok tagja vasutas.

A vezetési ponton. Bunzuk György egységparancsnok a feladatot ismerteti beosztottaival

„Támadás érte" az objektumot. A biztosító őrség elfoglalta a védelmi állást

Rajna András sebesült társát, Lékó Józsefet részesíti elsősegélyben

Vége a harcnak, az elfogott „diverzánst" a munkásőrök bekísérik

(Szabó Sándor képriportja)

MOST LÉGY OKOS, DOMOKOS!

Készenlét vagy munkaidő?

Fogas kérdés a baleseti darusok havibérének elszámolásánál

Gyakorta érzik úgy; mintha a vasút mostohagyerekei lennének. Ahová besorolták őket, oda valójában nem tartoznak (legfeljebb létszámilag), jóllehet munkaterületük az egész ország. Helyzetük kétségkívül sajátos: ők a Kőbánya-Felsőre állomásított 603-as baleseti daru Petőfi szocialista brigádjának tagjai.

A főbizalmi érvei

Kilencen vannak: *Schenk Miklós* géplakatos, a brigád vezetője, valamennyiük közül a legrégebben — 1959 óta — *Apjok István* dolgozik a darun. Két éve „változatlan összeállításban" szerepelnek, a régiek és a kevésbé régiek — *Badár István, Bákonyi Sándor, János István, Kalina Károly, Mudár János, Nahoczky László* és *Nemes Ferenc* — összeszokott csapatot alkotnak. Hétköznapjaikról, gondjaikról beszélgetünk — s e témához művezetőjüknek, *Berkesi Jánosnak*, és főbizalmijuknak, az 1000-es darun (az Antal-csoportban) dolgozó *Krizsán Mihálynak* is van hozzátennivalója.

— Az volna jó, ha ugyanúgy, mint néhány évtizeddel ezelőtt, közvetlenül az igazgatóság felügyelete alá tartoznánk — mondja a főbizalmi. — A Hámán Kató vontatási üzemegységhez, s így a rákosrendezői körzeti üzemfőnökséghez tartozunk, de valójában nem nekik dolgozunk... A segélymenet oda megy, ahol éppen szükség van rá, de béremeléskor mégis a vontatási üzemegységnél döntenek. *Néha szemünkre vetik, hogy nem dolgozunk elég intenzíven.* Tény: amióta közúti segélykocsi is van, továbbá a vidéki és más budapesti KÜF-öknél is van segélymenet, ritkábban hívják a darut távolabbra, s valóban nem dolgozhatunk egyhuzamban 24 órát. De vajon a tűzoltók a szolgálat minden órájában oltják-e a tüzet?...

Ne kerülgessük panaszuk tényleges okát, mint ama példázatbeli macska a forró kását. *Berkesi János* művezető az elmúlt években történtekről, a számukra kedvezőtlen változtatásokról szól:

— Huszonnégy-negyvennyolc órás munkarendben dolgozunk, vagyis havonta általában tízszer jövünk be mi is, akárcsak a bennünket váltó másik két brigád. *Tavalyig az volt a szokás, hogy a kötelező munkaidő és a legalább tízszer huszonnégy, vagyis havi 240 óra közötti időt túlórában fizették ki.* Még mielőtt a rákosrendezői KÜF-höz kerültünk volna, közölték velünk, hogy ez így helytelen, mert 24 órát senkinek sem szabad egyben elszámolni. Egy ember ilyen teljesítményre nem képes! — érveltek a főnökségen.

Valami nincs rendben

Tavaly módosult tehát az elszámolás rendje: *a munkahelyükön töltött huszonnégyből 16 órát számolnak el munkaidőnek, 8 órára pedig készenléti díjat kapnak, amelynek összege fele csupán a ténylegesen munkával töltött idő bérének.*

— Elképzelhető-e, hogy miközben havonta legalább 240 órát a munkahelyünkön töltünk, valójában még a törvényes 182 órát sem teljesítjük, hiszen tízszer 16 az csupán 160 óra? — kérdezi *Schenk Miklós.* — Márpedig erről van szó. Ha nincs túlóránk, úgy tűnik, mintha nem dolgoztuk volna ki a munkaidőt..., *túlóra viszont csak akkor számolható el, ha este tíz és reggel hat között kell balesethez mennünk, hiszen az a készenléti időnk.*

Nem mondják ki kereken, inkább csak utalnak rá: a művezető végül csak-csak kihozza a havi 182 órát, hisz' különben azt mondanák: *maguk nem dolgozták ki a kötelező időt.* Ám a 160 óra fölötti idő „hallgatólagos elszámolása" senkinek sincs kedvére. Érthetően nem tartják etikusnak.

— Kértem már, hogy a mostani 16+8 helyett 18+6-os munkarendet számolhassunk el — szól ismét *Krizsán Mihály* —, ha ugyanis tizennyolc óra lenne a munkaidő és hat a készenléti idő, legalizálnánk a 182 órát. E javaslatra nemleges választ kaptam. A Munka Törvénykönyve szerint a forduló szolgálatban nincs készenléti idő... Igaz, 24—48-as munkarend sincs. Ez már önmagában is kompromisszum.

Hangoztatják: *nem kívánnak meg nem dolgozott munkáért bért kapni. Ezért tartják természetesnek, hogy a csendesebb időszakokban ne Kőbánya-Felsőn állomásozzanak és várják a riasztást, hanem szakértelmüket kamatoztatva részt vállaljanak a kocsik javításából.* Nemegyszer átirányították őket valamelyik kocsijavító műhelybe, ott ledolgozták a nyolc órájukat —, ha nem kellett nyomban balesethez menniök. Ez persze nincs így mindennap... arról viszont nem ők tehetnek, ha gyakran órák hosszat látszólag tétlenkednek.

Az érem másik oldala

Nyilvánvalóan a saját nézőpontjukból érvelnek.

Ám néhány nappal később, a Vasutasok Szakszervezetében már árnyaltabbá válik a kép, miután *Krizsán Mihály* főbizalmit és helyettesét, a *Borbély*-brigádban dolgozó *Bokor Antalt* a nézetek egyeztetésére invitálták.

Telve a nem túl nagy szoba; a MÁV Vezérigazgatóságtól csakúgy eljöttek, mint a budapesti igazgatóságtól és a rákosrendezői körzeti üzemfőnökségtől.

— *Tavaly azzal jelentkeztek a darusok, hogy gond van a munkaidejük kitöltésével* — mondja *Vermes László*, a rákosrendezői KÜF gazdasági üzemfőnök-helyettese. — Ennek ellenére a többletórák összegyűltek, s csak szórványesetekben nem dolgozták ki a havi 182 órát. *Akkor döntöttünk úgy, hogy legyenek havidíjasok, s ha munkahelyükön vannak, a havi kötelező munkaidőt mindenképpen letöltöttnek kell tekinteni.* Ezt követően csökkent a bérük? A számok mást mutatnak. *A 603-as és az 1000-es daru hatvan dolgozójának éves bére összességében 81 ezer forinttal emelkedett.* Anélkül, hogy külön-külön említenénk neveket: közülük negyvenen havonta 160 forinttal kapnak magasabb bért, *s ehhez jön még 30 százalék műszakpótlék, valamint a túlóra és a készenléti díj...*

Íme az adatok: az üzemfőnökség bérszámfejtésétől kapott számok szerint — 1980 első félévéhez képest, 1983 első hat hónapjában — egy-egy embernek legalább 916 forinttal, de van, akinek 3719 forinttal magasabb volt a jövedelme. S példaként egy júliusi kimutatás: *a dolgozók egyike, akinek 3920 forint az alapbére, 208 munkaórára és 32 órás készenléti időre 6341 forintot vitt haza.*

— A pénz kevésbé zavar minket — veti közbe *Krizsán Mihály* —, hanem a százhatvan óráról van szó...

Szalai László, a KÜF szakszervezeti bizottságának titkára is felkészült:

— Ha szolgálatonként tizenhat helyett tizennyolc órát vennénk alapul, akkor havonta huszonkettővel megnőne a túlórák száma. Hiszen, csupán júliusban, *a hat darus brigád tagjai átlagosan kétszáz órát dolgoztak.* A mostani elszámolás szerint, átlagosan tizennyolc túlórája volt egy-egy embernek, amúgy negyven túlóra lenne — anélkül, hogy bármiféle többletmunka, vagy többletteljesítmény volna mögötte. S mert egy túlóráért, a pótlékkal együtt harminc forintot fizet a MÁV, huszonkétszer 30, vagyis havonta 660 forintot kellene többletként fizetni minden darusnak... Továbbá: *ha a darusok készenléti idejét hat órára csökkentenénk, feszültséget teremtenénk az utazó személyzetnél...*

De maradva a pénznél: amikor a darusok kérésére rátértünk a havibérre, *Krizsán Mihály* és a bigádok számítása szerint annak nem lett volna pénzügyi vonzata... mégis 81 ezer forinttal nőtt az éves alapbérük. Most megint azt mondják, hogy nem a pénzről van szó, de a munkajogilag is szabályellenes napi 18 óra további mintegy ötvenezer forintot tenne ki. S ezt az összeget a KÜF 2700 dolgozójától kellene elvonni, hogy a hatvan darus közt szétoszthassuk.

Még nincs egyetértés

Berecz János, a vezérigazgatóság munkaügyi szakosztályának munkatársa sajátos ötlettel rukkol elő:

— Minden műszakban dolgozzanak nyolc órát a javítóműhelyben, a másik nyolcat pedig a karbantartásnál! Vagy akár szabad idejükben is benehetnének dolgozni...

Szalai László felfortyan:

— Ezt nem! Fáradt embereket nem lehet és nem is szabad mentéshez irányítani, Pestről esetleg Győrbe küldeni. Nekik éjszaka is pihentnek kell lenniök! *Én semmiképp sem járulnék hozzá.*

Gyerő Zoltánnak, a vezérigazgatóság gépészeti szakosztálya csoportvezetőjének sem tetszik e javaslat:

— *E daruk munkáját országosan kiemelten kezeljük.* Csak annyi egyéb munkát végezhetnek, amennyi nem befolyásolja a balesetelhárítást. Hiszen az a dolguk.

Ekként vélekedik *Németh Ferenc*, a budapesti igazgatóság osztályvezető-helyettese is:

— A vasútnak nagy szüksége van a darukra és a darusokra. Fontos tehát, hogy az ott dolgozók mindenkor pihentek legyenek. Veszélyes, nehéz, nagy szakértelmet követelő munkát látnak el, s az is fontos, hogy ne legyen náluk fluktuáció, hiszen az *összeszokottságuk meghatározó.* Náluk, akár a bányamentőknél, az egyik ember vigyáz a másikra..., s ha kell, igen jól dolgoznak. Hadd tegyem hozzá: ezt méltányoljuk is. *Egy-egy jelentősebb baleset után az igazgatóság gyakran részesíti külön jutalomban őket.*

Új ötlettel áll elő *Krizsán Mihály:*

— Dolgozzunk inkább 12+24-es munkarendben. Az legalább megfelel a Munka Törvénykönyvének... Szavakban most itt minden szép és jó, mégis: van olyan csoport, amelyik el akar menni a darutól és más területen szeretne dolgozni. Két brigád, mint brigád, már így is megszűnt. Most órákat töltünk el itt, *ne kenjük el a lényeget!*

A vasutas-szakszervezet képviseletében *Pallós György*, a közgazdasági osztály helyettes vezetője megjegyzi ugyan, hogy: *„jogsértés nem történt, az érintettek besorolása nem a fizetési kategória alsó határán, hanem afölött van, továbbá egyetlen réteg ügyét sem lehet a közösségből kiszakítva vizsgálni..."* azért mégse így záródjék le ez a vita. Talán célszerű lenne egy asztalhoz ülni mind a hatvan darussal, és egyeztetni az érdekeket, megvitatni a tényeket! Mert ebben a különös ügyben egy kicsit mindenkinek igaza van, ha hátrány, sérelem látszólag nem is ért senkit...

Földes Tamás

Ki hiszi, ki nem?

Nem kopik a bakancs, ha hosszabb a szára

Vita a munkaruházati szabályzat tervezetéről

A területi bizalmi testületek a közelmúltban tárgyalták az új *munkaruházati szabályzat* tervezetét. Az üzemi demokrácia különböző fórumain több mint 100 javaslat hangzott el Debrecenben is a tervezettel kapcsolatban.

Gál András, a tszb illetékes munkabizottságának vezetője szerint a legszembetűnőbb változást a bundabéléses és műszőrmebéléses köpenyek, kabátok munkaruházati fogalomkörből való kiemelése mutatja. *Ez sok félreértésre adott okot.* Éppen ezért javasolta a tszb a bunda- és műszőrmebéléses köpenyek járandóságának és hovatartozásának rendezését úgy, hogy egyben a munka-, egyen- és védőruha, illetve a kiegészítő ruházati szabályzatok is egyeztetve legyenek, egységes keretet kapjanak.

A legnagyobb gondot a kiszolgáltatott munkaruhák visszavételével kapcsolatos kötelezettségek, a munkaruházati szabályzat tervezetben felsorolt *munkaköri jegyzék* hiányosságai okozták. Több hozzászóló szóvátette, hogy a biztosítóberendezési és pályafenntartási munkakörök közül több hiányzik a jegyzékből, de még a *vonatkísérői* gyűjtő elnevezés is több munkakört takar, ami nézeteltéréseket eredményezhet a munkahelyeken.

Sok bírálat érte a sárga *munkaruhát.* Különösen esős időben, hidegben nem tölti be a figyelemfelkeltő szerepét, hiszen a felső ruházat eltakarja. Szinte két-három naponként kell mosni, ami az idő előtti elhasználódáshoz vezet. A sárga *mellény teljes mértékben* helyettesíti ezeknek a munkaruháknak a figyelemfelkeltő szerepét.

Barabás Dezső vonalgondozó a mátészalkai pályafenntartástól több anomáliát említett. Többek között azt, hogy kétféle hosszúszárú bakancs van forgalomban. Amelyiknek 5 centivel hosszabb a szára, annak 36, a másiknak 24 hónap a kihordási ideje. Ez ésszerűtlen, hiszen a pályamunkások sem a bakancs szárán, hanem a talpán járnak. Az ágyazatra terített kőzúzalék gyorsan koptatja a bőrt, ezért a 24 hónapot se mindig bírják ki a bakancsok.

Sándor Zoltán, a debreceni pályafenntartási főnökség szbtitkára szerint gyakran előfordul, hogy amikor letelik a bunda kihordási ideje, még nem használódott el. A szekrényben függő bundához jön az újabb, másoknak pedig nem jut. Ha a dolgozó az újabb bunda helyett pénzt kapna — természetesen előzetes tájékozódás után — a vasút ellátási gondjai csökkennének. A mátészalkai felszólaló ehhez kapcsolódva említette, hogy a pályamesterek évek óta nem kapnak bundát, pedig a leghidegebb időben is ellenőrizniük kell a pályát, többnyire nyitott oldalú vágánykocsin utazva.

A tucatnyinál is több felszólaló közül *Kapus János* püspökladányi mozdonyvezető azt javasolta, hogy adjanak pénzkeretet az üzemfőnökségeknek, amit ruhabeszerzésre lehetne fordítani.

O. K.

A jogcím és a jóhiszeműség esetei

Az információban kérdezték, az illetékesek válaszolnak

A Vasutasok Szakszervezetéhez küldött információs jelentésekben az alapszervezetek több közérdekű kérdést továbbítottak. Ezek közül néhányra az illetékesek az alábbiakban adnak választ:

— Miért nem kaphatnak a számadó pénztárosok jegyeladási jutalékot?

A jegyeladási jutalék olyan teljesítménybér-forma, amely csak az érdekelt dolgozó által ténylegesen realizált bevétel alapján számolható el. Éppen ezért a számadó pénztárosok a pénzkezelésért járó jutalékon kívül jegyeladási jutalékban csak saját teljesítményeik alapján, és akkor részesülhetnek, ha egyben a személypénztári munkát is ellátják.

— Az utóbbi időben az üzemfőnökségeken sok bonyodalom származott a ruhautalványozás miatt. Mi ennek az oka?

Az üzemfőnökségekhez tartozó üzemegységek egyen- és munkaruha-ellátásának témakörében megjelent rendelet szerint „a dolgozókat a ruhautalványok átvétele végett berendelni nem szabad." Ezzel szemben több üzemfőnökségen helytelen gyakorlat alakult ki. Az utalványok elvesztése növelte az adminisztrációt, késleltette az ügyek intézését.

A MÁV Vezérigazgatóság pénzügyi szakosztálya intézkedett a helytelen utalványozási gyakorlat megszüntetésére. További intézkedés, hogy *1984. január 1-től megváltozik az egyen- és munkaruhák utalványozásának rendje.* Az új eljárás szerint megszűnik a ruhautalvány, amelynek előnye, hogy a dolgozóknak nem kell semmilyen bizonylatot beszerezniük a ruhajárandóság átvételére.

— Kinek utalható ki az üresen álló szolgálati lakás?

A vasút az üzemvitel zavartalan biztosítása érdekében épít és tart fenn lakásokat. E lakásoknak — amint azt a MÁV Lakásügyi Utasítás is rögzíti — nem az állampolgári lakásigények kielégítése a rendeltetése; kiutalásokra alapvetően *üzemi érdekből* kerül sor. A vasút által kezelt lakások vállalati bérlakások, illetve szolgálati lakások. A vállalati bérlakások kiutalására — általában (és ez a jellemző) — a vasútnál fennálló munkaviszony időtartamára kerül sor. A szolgálati lakásra a dolgozó viszont csak addig jogosult, amíg a MÁV Lakásügyi Utasítás 15. §. (2), illetve (3) bekezdésében foglalt munkakörben van foglalkoztatva. A lakásbérletre való jogosultság megszűnését követően a vállalati bérlakásokban, illetve szolgálati lakásokban lakó bérlők jóhiszemű, jogcím nélküli lakáshasználóvá válnak. Tehát a jogi feltétele ily módon biztosított annak, hogy a vasutas dolgozók csak az előzőekben vázolt feltételek bekövetkeztéig válhatnak a vasút kezelésében levő lakások bérlőivé.

Ugyanakkor sok esetben a több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonuló, vagy egészségromlás miatt szolgálati lakásra jogosító munkakörben tovább nem foglalkoztatható dolgozók jogos érdekeit védi, hogy a lakás jóhiszemű, jogcím nélküli használóivá válnak. Ugyanis ekkor a lakással rendelkező szerv, azaz a MÁV köteles gondoskodni — a jogszabályokban előírt feltételek alapján megfelelőnek minősíthető — másik lakás biztosításáról, amely elsősorban tanácsi bérlakás kellene, hogy legyen.

Figyelembe véve a tanácsi bérlakásokra vonatkozó bérlőkijelölési jog megszerzésének magas költségét, a régi építésű lakások műszaki állapotát, a nyugdíjasok kötődését, célszerűbbnek látszik, ha az új lakást inkább tényleges dolgozók részére utalják ki. A jóhiszemű, jogcím nélküli lakáshasználatok csökkentése érdekében 1983-tól a vasút szervezetten ajánlja fel megvételre a (további fenntartásra üzemviteli és szociálpolitikai érdekből sem indokolt) lakásokat. Az így befolyt összegek a vasút lakásépítési alapját növelik, nagyobb lehetőséget biztosítva az önerős lakásépítés és vásárlás támogatására.

— Mehetnek-e rokkant nyugdíjasok esetenként családostól szakszervezeti beutalóval a nyári főszezonban üdülni?

Semmiféle szabályzat nem tiltja azt, hogy rokkant nyugdíjas a nyári főszezonban szakszervezeti beutalóval vigye családját üdülni. A nyugdíjasbizottság közölje a területi szakszervezeti bizottsággal, hogy a csoportban van ilyen kérelem is. A beutaló odaítéléséről a szociális helyzet alapján az illetékes területi szakszervezeti testületnek áll jogában dönteni.

Őszi forgalmi verseny

A Központi Szállítási Tanács titkársága, valamint a MÁV Vezérigazgatósága az idén is meghirdette az *őszi forgalmi rakodási versenyt*, amelyben a vasúton folyamatosan fuvaroztató valamennyi vállalat részt vehet. Elsősorban a hétvégi, illetve az ünnepnapi rakodási teljesítményt veszik figyelembe.

Az a szállíttató, amelyik az említett időben legalább 70 százalékig eleget tesz rakodási kötelezettségének, a végzett munka arányában *pénzjutalomban részesül.*

A versenyt két szakaszban értékelik: az első szakasz szeptember 15-én kezdődött és október 31-ig tart. A második november elsején indul és december 15-én fejeződik be.

Elsőbbség a szállításban

Az idei őszi forgalomban kiemelt áruként kell kezelni a vasútnak a műtrágya-fuvarozást. Különösen a Pest, a Szolnok, a Hajdú, a Bács, a Békés és a Csongrád megyékbe irányuló szállítmányoknak kell zöld utat biztosítani, mert az aszály ezeket a mezőgazdasági területeket sújtotta legjobban.

A Földművelési és Élelmezési Minisztérium tájékoztatása szerint *ebben az esztendőben még mintegy 1,6 millió tonna műtrágyát kell továbbítani.* Ennek a mennyiségnek csaknem 80 százalékát a MÁV fuvarozza. A vasút feladatai közé tartozik még a Marokkóból, Algériából és a Szovjetunióból érkező foszfát-homok hat vegyigyárba való szállítása. Ezenkívül az idén még 144 ezer tonna műtrágyát szállít a MÁV a demokratikus, illetve a tőkés országokba.

(séra)

MUNKÁSGYŰLÉS

Szolidaritási munkásgyűlést rendezett szeptember 13-án a Hazafias Népfront Hatvan városi Bizottsága a hatvani vasúti csomóponton. A gyűlés szónoka Szokodi Ferenc, a városi pártbizottság első titkára volt. A munkásgyűlés résztvevői levelet juttattak el az Országos Béketanácshoz, amelyben leszögezték, hogy szolidárisak az elnyomott népek harcával, és békét követelnek minden országnak.

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ

Hosszú évek óta az idei félév volt az első a MÁV *debreceni járműjavító* üzemében, amikor nem okozott gondot a létszámhiány. Ennek is köszönhető, hogy a tervet száz százalék fölött tudták teljesíteni. Karbantartó vállalatról lévén szó, a teljesítményt legjobban az összes előállított érték érzékeltetheti: 300 milliót tett ki az első félévben végzett munka, valamint a vagonok felújításakor, karbantartásakor felhasznált anyag.

A járműjavítóban jórészt vasúti teherkocsik javításával, négytengelyes tartálykocsik karbantartásával foglalkoznak. Ez az összes termelésnek több mint a 70 százaléka. Jól érzékelteti a feladat nagyságát, ha elmondjuk, hogy naponta 35 javított, karbantartott, felújított vagy fővizsgázott vasúti kocsi hagyja el az üzemet. Éves szinten ez több mint 9 ezer jármű.

Közben az itt dolgozóknak még arra is jut energiájuk, hogy idegen vállalatok részére különféle javítómunkákat végezzenek, és saját felhasználásra alkatrészeket gyártsanak. A vállalatnál évek óta megkülönböztetett figyelmet fordítanak az anyag- és energiatakarékosságra.

PETŐFI NÉPE

Ahhoz, hogy akadálytalanul futhassanak a szerelvények a különböző vasútvonalakon, jól működő információs hálózatra van szükség. Telefonon, távírón, s ma már rádiókészülékeken állandó kapcsolatban kell, hogy álljanak a vontatási, pályafenntartási, kereskedelmi és forgalmi szolgálatok.

Ezt a kapcsolatot biztosítja Ceglédtől Városföldig, Kecskeméttől Gyálig, Fülöpszállásig és Kiskunmajsáig a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség kecskeméti üzemében dolgozó, tizenhárom tagú *Puskás Tivadar szocialista brigád.* Vezetőjét, ifjú Némedi Sándort — akinek irányításával háromszor nyerték el az arany fokozatot és hatszor a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést — arról kérdezem, melyek a legemlékezetesebb munkáik?

A fiatal távközlő műszerész nem sokáig törte a fejét, amikor azt válaszolta, hogy legszívesebben az új típusú hírközlő berendezések — köztük a rádiók — telepítését végezték. S részt vettek természetesen a Szeged—Cegléd közötti vasútvonal villamosításának, automatizálásának, korszerű hírközlő eszközeinek szerelésében.

Művezetőjük, Kovács Imre, maga is brigádtagnak számít. A világért sem maradna ki az akciókból, és büszke a kis munkacsoport eredményeire. Többek között arra, hogy *számos újításuk közül kettőt a MÁV-nál országosan is bevezettek.*

BÉKÉS MEGYEI NÉPÚJSÁG

A megyei napilap „Vasúti villanások" című összeállításában jelent meg szép írás *Tóth Lászlónéról*, a békéscsabai állomás pénztárosáról. Ebből idézünk:

— 1951 óta vagyok a MÁV alkalmazottja. Kimondani is sok! Tizenöt éves voltam akkor. Gyulán kezdtem, és rövid idő múlva személypénztárosi vizsgát kellett tennem. Később Szegeden segédtiszti tanfolyamot végeztem. Persze, az 1950-es években alig néhány fajta jeggyel dolgoztunk. Most meg? Nem fogja elhinni! *Kétszázhúsz különböző, utazásra jogosító szelvényt, jegyet adunk ki.* Ebből következik, hogy ennyi fajtát kell ismernünk. Tudja, a vonat nem vár, nincs idő azon gondolkodni, hogy például Celldömölkre milyen jegyet is kell adnom. Igaz, ennyi év gyakorlat után már álmomból felébredve is tudom, milyen szelvényt adjak, az ország bármelyik helységéről is legyen szó. Nem is kevés a forgalmunk. Az elmúlt hónapban 400 ezer forint értékű menetjegyet adtam ki...

MECSEKI BÁNYÁSZ

„Ganz és társa Danubius Gép-, Vagon- és Hajógyár Rt. Budapest 1914". Ez a felirat olvasható a Szénelőkészítő Üzem zöld színű villanymozdonyán. A sárga betűket már többször átfestették, mert bizony ez a közel hetven év még egy ember életében is hosszú idő, nem hogy egy mozdonyéban. Nincsenek is máshol ilyen öreg, még üzemelő mozdonyok az országban mint itt, a Mecseki Szénbányák Szénelőkészítő Üzemének pécsi területén. Pető Ferenc főmérnökhelyettessel nézzük meg közelebbről a szerelvényeket.

A mozdonyok önsúlya 40 tonna, és közel 400 tonnát tudnak vontatni. Fölfelé üresen tolják a vagonokat a Széchenyi aknára, lefelé pedig már 400 tonna a vontatott szerelvények súlya és óránként 20 km-es a maximális sebesség. Három ilyen mozdony van a szénelőkészítőben, mindegyik római számmal megkülönböztetve egymástól.

Nem selejtezték ki ezeket a gépeket, mert a célnak tökéletesen megfelelnek. Bár volt már úgy, hogy megszűnnek, többször le is írták őket. Aztán a külfejtésen beindult a termelés, ismét szükség lett a szénszállításra, azért maradtak... *Nemrégiben szereltek a gépekbe új egyenirányító berendezéseket.* Többször lefestették őket, s lehet, hogy megérik a centenáriumot is, aztán majd elküldik őket a múzeumba...

FEJÉR MEGYEI HÍRLAP

Nem túl nagy a „birodalma". Egy kis sarok csak a műhelyben. Egy asztal és egy szekrény. Itt végzi mindennap a munkáját, itt javítja a mozdonyok sebességmérő berendezéseit.

Horváth Géza harmincöt éve dolgozik a vasútnál. Ez az első munkahelye. 1948 októberében jött a vasúthoz. Tizennyolc éves volt akkor. Az úgynevezett „szénplaccon" kezdett dolgozni, szenet hordtak a gőzmozdonyok fűtéséhez.

Hosszú út vezetett innen a dízelmozdonyok sebességmérőinek javításáig. Tanfolyamot végzett, és aztán rövid idő elteltével át is vette mesterétől, *Reiker Béla* bácsitól a gőzösök kilométeróráinak javítását. A gőzmozdonyok „kora" 1966-ig tartott Fehérváron, utána jöttek a dízelek. Újabb változást hozott ez is az életében. Ismét tanfolyamra járt, és megszerezte a képesítést a dízelmozdonyok javítására. A sebességmérőktől nem pártolt el, az üzemfőnökség mozdonyjavító műhelyében ma is *ő foglalkozik egyedül ezekkel a fontos berendezésekkel.*

Horváth Géza 1975 óta a mozdonyjavító-műhely szakszervezeti *főbizalmija.* Társadalmi megbízatását ugyanolyan becsülettel és lelkiismerettel látja el, mint ahogy a gazdasági munkáját végzi.

VAS NÉPE

Horváth József vonatvezető 1954 óta dolgozik a vasútnál. 1952 óta párttag, tizennyolc évig szakszervezeti titkárként tevékenykedett, azután visszament a szakmájába vonatvezetőnek. Jelenlegi pártmegbízatása: *a szombathelyi járási munkásőregység parancsnokának helyettese,* természetesen társadalmi munkában.

Munkahelyén nem ritka a havi száz túlóra sem, mert kevés az ember. Fájlalja, hogy az elmúlt félévben kevesebbet tudott tenni emiatt a munkásőrségben, ám az egység ebben a félévben is a megye legjobbja lett!

Néha utazás közben is munkásőri szolgálatot teljesít.

Egy éve lehetett, a soproni vonaton dolgozott éppen. Magyarfalva és Nagycenk között, azon a bizonyos határszakaszon, ahol határőrök kísérik mindig a vonatot, egyszer fékcsikorgás, puskaropogás — s a vonat megállt. A vonatot kísérő határőrök két külföldi határsértőt üldöztek, a szerelvény meg ott állt őrizetlenül, akárki leszállhatott volna. Szerencse, hogy munkásőr volt a vonatvezető is, s szolgálatba lépett nyomban. Az utasokat megnyugtatták, s ügyeltek, hogy ne szállhasson le senki.

Dicséretet kapott, s nem az elsőt. Hétszeres *kiváló dolgozó,* négyszeres *kiváló parancsnok,* s *A Haza Szolgálatáért* érdemérem arany fokozatát kétszer érdemelte ki.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Hogyan utazzunk?

Az állampolgár, ha utas lesz, már előző este „utazási láz" keríti hatalmába, amely lelki feszültséget, készülődési stresszt jelent. *Ilyenkor ne fogyasszunk nehéz vacsorát, szeszt, kávét se igyunk.* Kiadós fürdő után korán feküdjünk le. Tartózkodjunk a késő esti tévénézéstől is. Készítsük össze az utazáshoz szükséges ruhánkat, egyéb holmikat, hogy reggel ne kelljen kapkodni. A jegyet, helyjegyet előre váltsuk meg.

Az utazás reggelén időben keljünk fel. Tussolás, gyors öltözés után fogyasszunk könnyű reggelit, ilyenkor *egy kávé is indokolt.* S csak annyi csomagot vigyünk, amit nagyobb fáradság nélkül „cipelhetünk". Időben induljunk ki az állomásra, ne siessünk.

Az emberek többsége, ha utazik, meg sem várja a vonat indulását, már kipakol és eszik. *A bő étkezés, s az utána elfogyasztott alkohol álmosítólag hat szervezetünkre.* Ezért alszanak olyan sokan utazás közben, ahelyett, hogy néznék a tájat, esetleg olvasnának.

Gyógyszert lehetőleg ne szedjünk utazás előtt és alatt, főleg nyugtatókat ne! Hányszor léptek már le utasok „rosszul" a vonatok lépcsőiről, s mint kiderült azért, mert idegesség ellen szedatívumokat szedtek. Ha valaki nehezen viseli el az utazást és hányingere van a járműveken, a *Daedalon tabletta* segít a bajon. Gondoljunk a stresszre és a gyógyszerek kölcsönhatására is. Ilyen esetekben tanácsos kikérni az orvos véleményét.

Az öltözködés, s a fülke klímája is függvénye lehet utazás közben a közérzetünknek. Sem a túlfűtött, sem a huzatos fülke nem tesz jót. Ha ablakot akarunk nyitni, előbb beszéljük meg utastársainkkal. Nem praktikus „ellenséges" környezetben összezárva utazni. A fülke hőmérsékletének megfelelő ruhát tartsunk magunkon.

A megérkezés után ne csináljunk zsúfolt programot, főleg, ha még aznap szándékozunk visszajönni. Ne együnk, igyunk napközben sem sokat, s ne feledjük visszafelé is előre megváltani jegyünket.

Hazafelé se engedjük el magunkat. Gondoljunk arra, hogy a fárasztó és megszokottól eltérő napot csak zavartalan alvással lehet kipihenni. Könnyű vacsora után odahaza vegyünk meleg fürdőt és korán feküdjünk le, hogy másnap frissen, ne „utazás-másnaposan" ébredjünk.

Utazásunk alkalmával is kettőn áll a vásár: *rajtunk és a vasúton.*

Dr. Veress Sándor
Szeged

AZOK A RÉGI, SZÉP IDŐK

A vasúti jegy története

A ma embere a legegyszerűbb dolognak tartja, hogy amikor utazni akar, odamegy a vasúti pénztárhoz, megváltja jegyét, és már utazhat is. 1825-ben, amikor az első vasúti vonalat felavatták Stockton és Darlington között Angliában, a vasúti jegy még ismeretlen volt. 1825 előtt az emberek omnibusszal utaztak, de az utazásra való jogot előtte meg kellett szerezni.

Az utasoknak 24 órával az elutazás előtt biztosítani kellett a helyüket. Ez az aktus mindig a helyi ivóvízben történt, pontosabban egy kocsmában, a híres-nevezetes „George"-ban, a londoni Borough High utcában. Ezen a helyen ma a brit vasutasok óriási épülete áll. Tehát ott biztosították a jegyüket az utasok több pohár sör mellett.

A helybiztosítás időrabló dolog volt, mert minél többen akartak utazni, annál többet kellett várni, és közben több sör fogyott. Maga a helybiztosítás a következőképpen történt: az utas megmondta a nevét, és hogy milyen vonalon akar utazni. Nagyon fontos volt, hogy kívül, vagy belül, és melyik sarokban stb. kíván helyet foglalni. A főnök mindezeket leírta egy papírra. Egy példányt kapott az utas, második a kocsmárosnál maradt, a harmadikat pedig az omnibusz vezetője kapta.

A jegy teljes árát nem kellett előre kifizetni, csak egy részét. A fennmaradó összeget az utazás befejezésekor kellett kifizetni. Ez a módszer nagyon hasznos volt, mert ha az omnibusz szerencsétlenül járt, vagy eltévedt, ami akkoriban elég gyakran előfordult, az utas csak részben károsodott.

Amikor megindult a vasúti közlekedés, az utazási jegy még mindig ismeretlen volt. A modern vasúti társaságok négyszögletes rézlemezecskéket adtak ki, amelyen rajta volt a társaság neve, az állomás, ahová az ember utazni akart, és a sorozatszám. Ezeket a lemezecskéket azonban csak a harmadik osztályú utasok kapták. Az a kevés gazdag utas, aki az első és második osztályon utazott, papírokat kapott.

A rézlapocskákat az utazás alatt a vonatvezető összeszedte, és egy bőrzsákba tette, majd visszaadta az állomásfőnöknek. Ezek a rézlapok azonban nem voltak hosszú ideig forgalomban.

A mai modern jegyeket Thomas Edmonson találta fel. Ez a Thomas asztalos és fűszeres volt, majd állomásfőnök az angliai Miltonban. Amikor nem volt szolgálatban, azon gondolkodott, hogyan tudná ésszerűsíteni a vasúti jegyek számozását. Kidolgozta azt a módszert, hogyan lehet sorszerint számozni és kiadni a kartonokat. A dátumkészüléket e minta szerint már nem volt nehéz elkészíteni.

A lancesteri múzeumban még látható ez a régi mintagép. Ma az Edmonson-cég készíti azokat a gépeket, amelyek 10 ezer vasúti jegyet állítanak elő egy óra alatt. A jegyek formája is Edmonson feltalálása. Csaknem minden ország átvette ezt a formát.

Természetesen vannak kivételek, néhány amerikai ország társaságainak más alakú jegyei vannak. Perzsiában, ahol nagyon rövid a vasúthálózat hossza, a vasúti jegyek 10-20 centiméter nagyságúak. Borneóban a jegyek alakja kerek. A legérdekesebbek a vasúti bilétáknak a Nizám országában. Ott a jegyek megérkezéskor egyidejűleg ebédre is jogosítanak. Vonzó reklámszöveg lehetne: „Ha megéhezett, utazzon vonattal!"

A Praktiko című újságból fordította:

Idős Zakar János

KASZALA SÁNDOR:

Őszi fényben

Őszi fényben
villan az arcod,
ujjaid érintése
szellősimogatás,
nevetésed patakcsobogás,
szemed bogarában
nyarat idézőn
nyílik a búzavirág.

Ketten Szentesről

Jeles ünnepeinken a hétköznapok hőseit, a kiváló munkájukkal minden elismerést megérdemlőket is köszöntjük. Így volt ez idén tavasszal is, amikor hazánk felszabadulásának 38. évfordulóján a kitüntetettek között két szentesi vasutasnak is gratulálhattunk. Zsiga Mihályné műszaki ügyintéző a Munka Érdemrend bronz fokozatát, Cserháti Gyula műhelyvezető a Kiváló Vasutas kitüntetést vette át a fővárosban tartott ünnepségen. Mindketten több mint három évtizede egy munkahelyen, a vontatási telep fenntartási műhelyében dolgoznak. Mukájuk meghatározó szerepet tölt be nemcsak a műhely, hanem a vontatási részleg életében is.

A belsős művezető

Zsiga Mihályné eredetileg kereskedőnek készült, de 1951-ben mégis a vasutat választotta. Szentesen a vontatáshoz vették fel, a műhelybe került írnoknak. Azóta megszakítás nélkül ott dolgozik. Belsős művezető, közel száz ember munkáját tartja számon. Összesíti a munkautalványokat, kiállítja az AK-jegyeket, vezeti az időjegyzéket, összegezi a társszolgálati ágak, az idegen felek részére végzett munkákat és a gyártással kapcsolatos költségeket. Fizetőtiszt is, ezenkívül még hosszan lehetne sorolni a naponta végzett, nem kevés adminisztrációs munkát.

— *Ilonka mindenhez ért* — mondják róla munkatársai. Rengeteget dolgozik, több ember munkáját is elvégzi, mégsem panaszkodik soha. Munkáját mindenkor nagy körültekintéssel, hozzáértéssel végzi. Nem tudnak neki olyan feladatot adni, amit azonnal ne teljesítene. Számára idegen a „nem" szócska, s mindig talál rá módot, időt, hogy a hozzá fordulókon segítsen.

— Szeretem ezt a munkát, jó munkatársakkal dolgozhatom együtt. A hosszú évek alatt soha nem vágytam el ebből a műhelyből — mondja.

Munkatársai szeretik, tisztelik. Főnöke ezt mondta róla:

— *Ilonka a becsületesség megtestesítője. Rendkívül szerény, nagy munkabírású, nélküle nem lenne teljes a műhely.*

Rengeteg munkája mellett mindig talált módot arra is, hogy a közösség érdekében mozgalmi tevékenységet végezzen. A hatvanas években a szakszervezeti bizottság nőfelelőse, később az szb vezetőségi tagja, jelenleg *főbizalmi-helyettes*. Tizenhat bizalmi tartozik hozzá. Tőle kapják a tagsági bélyegeket, neki számolnak le, s ilyenkor mindig szakít arra is időt, hogy elbeszélgessen velük, s ha kell, eljárjon a munkatársak érdekében. Szakszervezeti tevékenysége mellett a KST elnöke, és a pártsajtó terjesztője.

„Professzori" tudással a mozdonyjavítók élén

Cserháti Gyula szintén 1951-ben jött a vasútra. Jó pár évig lakatosként dolgozott, majd gépésztechnikusi végzettséget szerzett, és művezető lett a motorműhelyben.

A hatvanas években a tisztképzőn speciális műhelyi tagozatot is indítottak, oda iskolázták be. Miután sikeresen elvégezte, megbízták a fenntartási műhely vezetésével. Ennek csaknem 20 éve már. A vezetése alatt álló műhelyben a Szentesre állomásított közel száz vontatójármű javítását és karbantartását végzik.

— *Amikor idejöttem, AB-motorokkal és gőzösökkel dolgoztunk* — emlékezik vissza. — Ma már csak dízelmozdonyokat javítunk, s 7 járműtípusunk van. Arra törekszünk, hogy a hozzánk került gépek mielőbb visszakerüljenek a forgalomba. Egy-egy típusnál négyféle javítási nemet kell elvégeznünk, sokféle hibát kell megszüntetni, nemegyszer fődarabokat is cserélünk.

Pedig nem a legideálisabb körülmények között dolgoznak. A gépek időszakos és nagyjavítására három mozdonyállás van, amin naponta 5-6 revíziót végeznek el. A szűk hely miatt egyre nehezebb a gépek elhelyezése, a munka végzése.

A nagy értékű járművek javítása, karbantartása képzett, mindenhez értő szakmunkásokat igényel. Cserháti Gyula a vontatójárművek korszerűsítésével egy időben *jól szervezte meg a fenntartási műhely dolgozóinak szakmai felkészítését*. Kiváló elméleti és gyakorlati tudása „professzori". Nagymértékben segíti a karbantartási munkák folyamatosságát. A fiatalokkal szívesen és türelmesen foglalkozik. Segít a helyi szakmunkásképző-tanulók felkészítésében, részt vesz az év végi szakmunkásvizsgákon, *oktatja a műhely szakmunkásait*, sőt többször Szegeden, a dízelmozdonyszerelő továbbképző tanfolyamon előadásokat tart a szakembereknek.

Gellért József

(Szűcs István grafikája)

BEMUTATKOZÁS HÉVÍZEN

Az orvosfestő első tárlata

Egyik legismertebb gyógy- és üdülőhelyünk, *Hévíz* a látogatóknak — elsősorban a főidényben — gazdag kulturális programot is biztosít. Ennek egyik, különösen a vasutasok szempontjából jelentős láncszeme — amint azt már a tavasszal kiadott „Zalai nyár '83" c. prospektus is tartalmazza — *dr. Stark Ferenc* amatőr festő munkáinak szeptemberi bemutatása. A gondos előkészítés, a szervezés a helybeli klubkönyvtár és a MÁV Szanatórium KISZ-alapszervezetének érdeme. A SZOT-vasasüdülőt pedig azért illeti elismerés, mert egyik termét erre a célra rendelkezésre bocsátotta.

A kiállítást szeptember 2-án *dr. Bényi László*, a Nemzeti Galéria tudományos főmunkatársa nyitotta meg, számos érdeklődő jelenlétében. A helyszínen megtudtuk, hogy az amatőr művész *a MÁV Szanatórium igazgató főorvosa.*

Gyermekkorától orvosnak készült, azonban az orvosi elhivatottság mellett a humánum és a természet szeretete egyre tágította látókörét. Mindig élt benne a vágy az átélt élmények kifejezése iránt. Képzőművészeti érdeklődését gimnáziumi rajztanára keltette fel. Attól kezdve a festészet, mint kifejező eszköz, sokat foglalkoztatta. Az érlelődő gondolat sokáig csak a szemlélődésig és a gyönyörködésig jutott el. Azután „megtört a jég": *1979-ben festette első képét*, és ennek sikere további alkotásokra buzdította. A festőművészekkel való szerencsés találkozások teremtettek a képzetlen „tanonc" számára rajz- és festőiskolát. Tanítói segítették a további fejlődés útján, és így fokról fokra előbbre jutott.

A mostani első kiállítás arról tanúskodik, hogy a képeken a valóság ábrázolása és a gondolati kifejezés a fő törekvés. A bemutatott anyag igyekszik összefoglalni eddigi tevékenységét, az itthon és külföldön szerzett benyomásait.

A bemutatkozás sikerét jelzi, hogy naponta 150-200 látogató szemléli nagy érdeklődéssel a teremben elhelyezett 36 festményt. Színgazdag képei közül a *„Mont-Martre-i hangulat"* előtt állnak meg a legtöbben. *A közönség tetszését és elismerését sok vendégkönyvi bejegyzés bizonyítja.*

H. K.

Kiállítás az üdülőben

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete balatonfüredi üdülőjében — a város állami és társadalmi szervei képviselőinek jelenlétében — dr. Földesi József ügyvezető elnök nyitotta meg szeptember 17-én Osváth Miklós festőművész, a Képzőművészeti Alap tagja kiállítását. A zsürizett 36 festményből a művész 20-at, 30 százalék engedménnyel, az üdülő céljaira ajánlott fel. A sikeres bemutatót Pribojszki Mátyás citeraművész hangversenye zárta.

HÚSZ ÉVE

Bizalmas munkakörben

Bene Istvánné, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség katonai nyilvántartója már korábban megkapta a Honvédelmi Érdemérem húszéves fokozatát.

Életéről, munkájáról beszélgetünk. Arcáról derű sugárzik, szavaiból melegség árad. Csak az idő mellőzte haja színe árulja el, hogy elszaladtak felette az évek. Amint visszapergetjük az idő kerekét, kiderül, hogy már dédnagyapja is vasutas volt. 1949-ben, mint órabéres raktári segéderő kapott munkalehetőséget a MÁV-nál, de volt pénztári segéderő is. Az igyekvő, minden iránt érdeklődő vasutas lányra vezetői hamar felfigyeltek és segédtiszti-tanfolyamra küldték Debrecenbe. Egy időre a tanfolyamokhoz kötődik az élete.

Az újjáépítésnek ebben a szakaszában nagyon sok szakemberre volt szükség a vasútnál, s 8—9 hónap alatt a legfontosabb ismereteket szerezték meg. Arra még ennyi év eltelte után is büszke, hogy 1953-ban a debreceni igazgatóságra helyezték. A családi kötelékek és a szülői, testvéri szeretet azonban újra Nyíregyházára szólítja. *A forgalomhoz került, naplózó lett. Itt ismerkedett meg férjével, Bene Istvánnal, aki menetirányító volt. Két fiú gyermekük van. Az egyik mozdonyvezető.*

Bányaiéknál — Benéné lánykori neve Bányai Katalin — családi hagyomány volt a mozgalmi munka. Már 1952-ben tagja lett a pártnak, a szakszervezetnek pedig a munkába lépés pillanatában. Nem véletlen, hogy 1962-ben a katonai nyilvántartás vezetésével bízták meg.

— *Örültem a bizalmas munkakörnek* — emlékezik az eltelt húsz év kezdetére. — *Naponta találkozom a fiatalok gondjaival. „Olyan ez a munka, mint a házisszonyé", soha sincs elvégezve, de mindig örömmel csinálja az ember.*

A sorköteles és a hadköteles fiatalok egyaránt megkeresik Katika nénit gondjaikkal. De nemcsak ők, hanem a sportolók is.

Míg a napi örömökig eljutottunk a beszélgetésben, újra és újra visszakanyarodunk a vasutas hivatáshoz. Mert ő ezt tanulta szüleitől és vasutas tanítómestereitől: a segítőkészséget, a hivatásszeretetet. S ezt szeretné most, a nyugdíjazás közeledtével átadni utódjának.

A tartalmas életét gazdagították munkahelyének vezetői is, akik többször elismerték munkáját. Kapott Vezérigazgatói Dicséretet, Kiváló Dolgozó elismerést, többször Honvédelmi Érdemérmet.

Zsoldos Barnabás

Fazekas Lajos:

Apám pihenőhelye

Öreg ember, arca csupa ránc
Ül a kispadon, botjára dőlve,
a Nap járására föl se néz
kalapja alól, csak árnyékára néz
— időtlenül néz a földre. — — —

Nincs a fának levele,
törzse, ága
csupaszon — — —

Apám pihenőhelye
volt az árnya
— magányában —
sok-sok nyárban
a tavaszon.

Barcs János:

Leszálltam a füvekhez

Tüzes villámokat láttam;
Voltam rejtelmekkel vívódó.
Szélfuvalommal jöttem;
kigyózó sínek kisértek el.
Tüzes villámokat láttam;
hívott a távol,
a vagonok csattogása,
mozdony-szikrák csábítása,
határszéli nyárfák
lesték ifjúi vándorlásomat;
lomblebegéssel vártak —
s árnyukkal utam állták.
Vallattam a virágokat,
a napküllők játékát,
leszálltam a füvekhez —
tanulni legendát.

VÁRNAY DEA:

Nem tudom

Nem tudom, hogy
útjaid akáclevelét
merre hinti
a nyári éj.

Nem tudom, hogy
a várakozás
sárga jelzése
benned
vibrál-e még.

Nem tudom, hogy
árnyékod aranyporát
merre hordja
a forgószél.

Magyar siker Anconában

Kétévenként rendezik az olaszországi Anconában a nemzetközi sportkarikatúra biennálét. Az alkotásokat világhírű művészekből álló zsüri bírálja el. Az idei biennálén Kesztyűs Ferenc újságíró, grafikus (karikatúrái lapunkban is rendszeresen megjelennek) pályaműveit a zsüri diplomával jutalmazta. Nem ez az első nemzetközi sikere.

Az alábbi rajzot legutóbb kapta szerkesztőségünk Kesztyűs Ferenctől.

Avatás

RENDÉSZET, TŰZVÉDELEM

Új Népszava-kiadvány

A Népszava Lap- és Könyvkiadó gondozásában újabb szakkiadvány jelenik meg. A 320 oldalas könyv nemcsak a rendészek és munkahelyi vezetők számára nélkülözhetetlen, hanem hasznos a társadalmi tulajdon védelmét szívügyüknek tekintő dolgozók számára is.

Mit tartalmaz a rendészetről és a tulajdon védelméről szóló könyv? Elsősorban bemutatja a népgazdaság elleni visszaélést lehetővé tevő körülményeket, okokat — körvonalazva a vállalaton belüli ellenőrzés tagozódását, feladatait. A vállalaton belüli strukturális kérdések körében szól a szerző azokról a lehetőségekről, amelyek az anyagtakarékosság, az elfekvő készletek hasznosításának legcélravezetőbb módjait tartalmazzák.

Az üzemrendészet feladata és szervezete címszó alatt a szerző részletezi az üzemrendészeti szervek helyéről, szerepéről, fontosságáról szóló jogszabályokat. Kiemeli: milyen feltételek mellett, hol, kik hozhatják létre e szerveket és kik jogosultak azok megszüntetésére.

A könyv bemutatja, hogy kialakulóban van a társadalmi tulajdon fokozottabb védelmének egy új szervezeti formája, a társadalmi rendészet. E szervezet megalakításának jelenleg még nincs jogszabályi alapja, ennek ellenére több gazdálkodó szervnél mozgalommá vált.

A kiadvány bőséges anyagot tartalmaz az állami, a vállalati, valamint az önkéntes tűzoltóság szervezetével, feladataival, közvetlen irányításával kapcsolatban. Ismerteti továbbá a tűzoltást, a tűzjelzést, az ezzel összefüggő feladatokat is.

A gazdálkodás körében elkövethető bűncselekmények című fejezetben a szerző — az iparitechnikai forradalomnak megfelelően — részletezi a számítástechnikai rendszerek védelmére vonatkozó biztonsági intézkedéseket is.

E könyv csak az előzetes igényeknek megfelelő példányszámban készül, ezért a megrendeléseket a következő címre szíveskedjenek küldeni: Népszava Lap- és Könyvkiadó, Budapest XIII., Váci út 73. 1553. A könyv várható ára kb. 65 Ft.

OPW-tanácskozás

Szeptember 21. és 23. között a SZOT balatonfüredi oktatási központjában tartották az OPW *Tanács* 44. ülését. Az értekezleten az OPW-egyezményben részes országok vasútjainak képviselői megtárgyalták a közös kocsipark üzemeltetésével és továbbfejlesztésével kapcsolatos tennivalókat, valamint a kocsipark számítógépes önműködő irányítási rendszerének, továbbá a kocsik műszaki állapotának helyzetét.

Az ülésen élénk vita után olyan határozatok születtek, amelyek segítik a kocsipark minél gazdaságosabb felhasználását, az együttműködés fejlesztését. A részt vevő tagországok közlekedési képviselőinek vezetői a tanácskozás végén megállapodást írtak alá. Alábbi képeink a nagy jelentőségű tanácskozás egy-egy pillanatát örökítették meg.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes megnyitja a tanácskozást

A tanácskozás résztvevői, a bolgár Sz. Ferdov, közlekedési miniszterhelyettes, Mészáros András vezérigazgató-helyettes, valamint az NDK-beli G. Knobloch, a lengyel J. Glovacki, a szovjet V. Butko és a csehszlovák L. Blazsek miniszterhelyettesek aláírják a megállapodást.

(Lackó Ildikó felvételei)

Kirándul a család

A Hazafias Népfront Budapesti Bizottsága és a Budapesti Testnevelési és Sporthivatal meghirdeti a „Kirándul a család" akciójának 1983 őszi és 1984 tavaszi folytatását.

Az akcióval segítséget kívánunk nyújtani a családoknak a hétvégek egészséges és együttes eltöltésére a fővárost körülvevő hegyekben, erdőkben. A természet minden évszakban ezernyi szépségével fogadja az embereket. Mi, budapestiek különösen örülhetünk annak, hogy fővárosunk közvetlen közelében számtalan lehetőség van a természetjárásra.

Nem hosszú túrákra hívjuk a fővárosi családokat, hanem hosszabb-rövidebb sétákat, kirándulásokat ajánlunk, amelyek gyerekeknek, fiataloknak, felnőtteknek és időseknek egyaránt felfrissülést, élményt és szórakozást nyújtanak.

1983. szeptember 24—november 6., valamint 1984. március 24—május 27. között minden szombaton és vasárnap a kirándulási útvonalak mindegyikén — egy, az ajánlófüzetben megjelölt helyen — *10—14 óra között az akció Igazoló Lapját lebélyegzik.* Aki 5 vagy több kiránduláson vesz részt és bélyegeztet, az az 1984. május 27-i idényzárón, a nemzetközi gyermeknapon, egyben a madarak és fák napján a Budakeszi Vadasparknál leadott sorsolási szelvénnyel értékes nyeremények sorsolásán vehet részt.

Az útvonalakat ajánló füzet és az *igazoló lap* a Hazafias Népfront kerületi és körzeti bizottságainál, a KISZ kerületi bizottságainál, az úttörőszövetség kerületi elnökségeinél, a kerületi testnevelési és sportfelügyelőségeken, a lakóbizottságoknál, az üzemi sportfelelősöknél, valamint a kirándulások bélyegzőhelyein kapható.

Várjuk önt és kedves családját kiránduló-útvonalainkon. Kívánjuk, hogy érezzék jól magukat a sok szépséget, élményt és felfrissülést nyújtó kirándulásokon a főváros környéki hegyeken, erdőkben.

Budapesti Testnevelési és Sporthivatal
Hazafias Népfront
Budapesti Bizottsága

Munkahelyi olimpia

A MÁV anyagellátási igazgatóság szakszervezeti bizottsága és a FAVÉD SE sportegyesület immár negyedik alkalommal a dombóvári fatelítő főnökség sportközpontjában rendezte meg a munkahelyi olimpiát. A kellemetlenül hűvös, esős időjárás sem akadályozta meg a Dombóvár, Püspökladány, Tokod fatelítő főnökségek, valamint a központi, az északi, a Landler Jenő osztószertárak és az anyagellátási igazgatóság mintegy 270 dolgozóját abban, hogy részt vegyenek a küzdelmekben.

A DMVSE sportcsarnokában került sor az asztaliteniszmérkőzésekre. A férfiak közül a győzelmet *Balogh Gábor* (anyagelátási ig.), a nők közül pedig *Szabó Istvánné* (Dombóvár) szerezte meg. *Szabóné* ezzel elnyerte a legeredményesebb női sportoló címet is.

Sakkban kettős dombóvári győzelem született. *Pászti Géza* az egyéniben első helyezést ért el, és a csapatversenyt is dombóváriak nyerték.

Tekében első *Elekes István* és *Varga Miklósné* (Dombóvár). Csapatversenyben is dombóvári győzelem született.

A kispályás labdarúgótorna rendkívül heves küzdelmet és meglepetést hozott. A háromszoros győztes Dombóvár nem került dobogóra. Az újonnan kiírt vándorserleget Püspökladány együttese nyerte. Az ünnepélyes eredményhirdetésen *Kóka Albert*, a dombóvári fatelítő főnökség vezetője és *Tóth Gyula*, a szakszervezeti bizottság főbizalmija adta át az érmeket és a tiszteletdíjakat.

Tömegpolitikai oktatás

A bátaszéki üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember 23-án megkezdte a tömegpolitikai oktatást. A propagandisták részére Az időszerű kérdések tanfolyama keretében Nagy Árpád szb-titkár megnyitója után Csendes Gyula üzemfőnök tartott előadást az 1984. évi gazdasági feladatokról, a termelésirányítás, a termelésszervezés legfontosabb kérdéseiről.

HÍREK

Osztrák ifjúsági delegáció

Szeptember 19-től 23-ig első alkalommal volt szakszervezetünk vendége az osztrák vasutas-szakszervezet öttagú ifjúsági delegációja, amelyet *Fritz Prechtl*, az osztrák vasutas-szakszervezet nemzetközi titkára vezetett.

Látogatásuk célja szakszervezetünk ifjúsági munkájának, a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek megismerése volt. A delegációt fogadta *Tolnai Ildikó*, szakszervezetünk titkára is. Az ötnapos program keretében a vendégek látogatást tettek többek között a Mechwart András Ipari Szakmunkásképző és Szakközépiskolában, a SZOT balatonfüredi oktatási központjában, valamint a záhonyi üzemigazgatóságon. *A delegáció tagjai eszmecserét folytattak szakszervezetünk központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottság tagjaival.* Tájékoztatták egymást a két ország vasutas fiataljainak helyzetéről és az aktuális feladatokról. A mostani látogatást jövőre magyar delegáció viszonozza. Képünkön az osztrák küldöttség tagjai.

— **Becsengettek.** Augusztus 29-én ismét megszólaltak a tanítás kezdetét jelző csengők. Szegeden, a Betrits Lajos Vasúti Szakközépiskolában 670 diák ült ismét iskolapadba, hogy tovább bővítse vasúti ismereteit. A magyar diákokon kívül 91 líbiai fiatal is tanul a szegedi iskolában.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Házban a nyugdíjasklub tagjai részére előadást tartott dr. Bekő Ernő ügyész az állampolgárok helyes életviteléről, valamint a betörések elleni védekezésről.

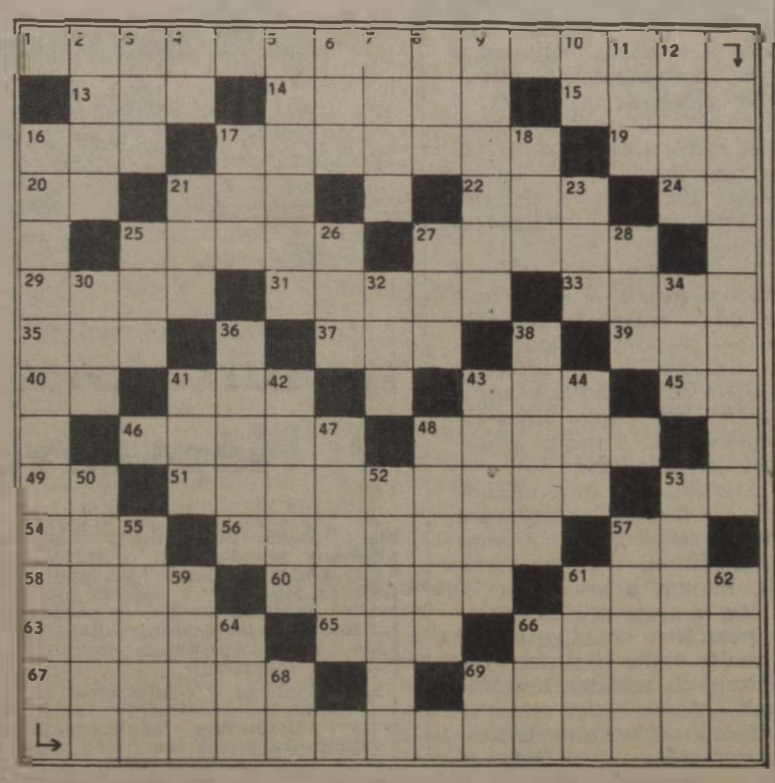
— **Találkozó — tíz év után.** A MÁV Tisztképző Intézet 1973-ban végzett forgalmi B. osztályos hallgatói részére október 29-én Budapesten tízéves találkozót rendeznek. Akik részt szeretnének venni az osztálytalálkozón, jelentkezzenek a 06/20-32-es telefonszámon, Hódmezővásárhely állomás, Kis Ernő.

— **Kirándult a brigád.** A Hatvan—Füzesabony—Kál VII-es gépesített mozgó pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai, a családtagokkal együtt egynapos kirándulást szerveztek a Mátrába. A harminctagú csoport megtekintette a gyöngyösi Mátra Múzeumot, jártak Sóstón, Galyatetőn és Kékesen is.

— **Műsoros est.** A gyömrői vasutasok nyugdíjas csoportja szeptember 7-én műsoros estet rendezett tagjai részére. A megjelent több mint 180 nyugdíjast Urbán Katalin és Bojtor Imre magyarnóta-énekesek szórakoztatták.

— **Előadás.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportja részére szeptember 7-én előadást rendeztek a új nyugdíjtörvénnyel kapcsolatban. A MÁV Nyugdíj Hivatal munkatársa tájékoztatta a résztvevőket a legújabb jogszabályokról.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A takarékosság alkotó eleme. 13. A beszéd része. 14. Betegség. 15. Idejétmúlt. 16. Vallás. 17. Jajveszékelő. 19. Nem kevés. 20. Rag. 21. Szórakozóhely. 22. Parancsolója. 24. Középeurópai Kupa. 25. Aranyötvözet finomsági foka. 27. Bagdadban lakik. 29. Helyet foglal. 31. Bányajárat. 33. Észak-afrikai város. 35. Zaklatásban van. 37. Védelmi vonal a folyó partján. 39. Helyhatározó. 40. Ellentétes kötőszó. 41. A szabadságharc hadvezére. 43. Becézett női név. 45. Alél magánhangzói. 46. Turkesztán fő folyója. 48. Japán államférfi volt. 49. Igekötő. 51. Zenekísérettel előadott költői mű. 53. Mese fele. 54. Kezdet nélküli perc. 56. Danaosz király lányai közül egy. 57. Gyermekszírás. 58. Az USA űrkutatási központjának névbetűi. 60. Volt olasz szocialista vezető. 61. Spanyol, NSZK-beli, luxemburgi és portugál autó jelzése. 63. Francia emelet. 65. Csak a végét hallgatta. 66. Az USA egyik állama. 67. Marokkó fővárosának lakója. 69. Hiba a könyvben.

Függőleges: 2. A Duna mellékfolyója. 3. Nem ezt. 4. Biztató szó. 5. Itt kötött ki Noé bárkája. 6. ... zír, meleg forrás. 7. Leány testvére. 8. Drámai részlet. 9. Természet (latin). 10. Többes rag. 11. Erdélyi város. 12. Puszi. 16. A gazdaságosságot segíti. 17. Megy. 18. Időmérő. 21. Az egyik oldal. 23. Régi űrmérték. 25. Ilyen politika is van. 26. Bő. 27. Jelt ad. 28. Betűvető. 30. Mezőgazdasági szerszám. 32. A fogát koptatja. 34. Baranya megyei helység. 36. Ütőd. 37. NSZK-beli város (ék.-hiány). 41. Szibériában épülő vasút. 42. Olasz labdarúgócsapat. 43. Keleti bölcs, névelővel. 44. Női név. 47. ... Claude (1840—1926), francia festő. 48. Orosz női név. 50. Aktái. 52. ... Georges Jacques (1759—1794), a nagy francia forradalom egyik vezére. 53. Teherhordó. 55. Férfinév. 57. Pontosan a tetejére. 59. Vissza: Hollandia fővárosa. 61. Női név. 62. ... Lajos (1850—1914), író, újságíró, költő. 64. Becézett női név. 66. Milícia része. 68. Szintén. 69. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1983. október 20. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Speciális teherkocsivásártás, Iparvágány-forgalom bővítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Magyar János, Gyékényes, Május 1. u. 82. Halmos Pálné, Debrecen, Ispotály u. 25. Kóczián László, Budapest XIII., Gidófalvi u. 19. Szűk Gyula, Záhony, Szamuely u. 26. Kovács József, Hatvan, Április 4. u. 9.

A pákozdi győzelem emlékére

A Magyar Honvédelmi Szövetség megalakulásának 35. évfordulója tiszteletére, valamint a fegyveres erők napja alkalmából a Dunakeszi Járműjavító Üzem honvédelmi klubja szeptember 21-én honvédelmi napot rendezett a városi lőtéren.

Jánoki Imre, a klub titkára méltatta a honvédsereg 1848-as dicsőséges pákozdi győzelmének politikai és történelmi jelentőségét. Ismertette az MHSZ megalakulásának történetét, és napjainkban betöltött szerepét is.

Utána megkezdődött a küzdelem a „mesterlövészek" között, akik három fegyvernemben mérték össze tudásukat, felkészültségüket. A kispuskások versenyét *Lakfalvi József*, a légpuskásokét *Dobrovits István*, az MCM sorozatlövő pisztoly és az összetett versenyt *Sági Gyula* nyerte. A győztesek és a dobogós helyezést elérők értékes ajándéktárgyakat kaptak.

A honvédelmi nap egyik látványossága volt a klub modellező szakosztályának bemutatója. *Peták Tibor* vezetésével a saját készítésű motoros körrepülők show-ját nagy örömmel fogadták a gyerekek. A rendezvény kitűnő hangulatú, baráti beszélgetéssel fejeződött be.

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A moszkvai Politechnikai Múzeum — a budapesti Közlekedési Múzeummal kötött együttműködési szerződés alapján — *A Bajkál—Amur vasút az évszázad építkezése* címmel szeptember 30-án kiállítást rendezett a Közlekedési Múzeumban. A kiállítást *Veress István*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója és *Igor Leonidovics Efimov*, a moszkvai Politechnikai Múzeum igazgatóhelyettese nyitotta meg, majd *dr. Jurij Anatoljevics Szoboljev*, a műszaki tudományok doktora, a Szovjet Tervhivatal Gazdasági Kutatóintézetének főosztályvezetője filmvetítéssel egybekötött előadást tartott a Bajkál—Amur vasútvonal építéséről.

Atlétikai bajnokság

Atlétikai bajnokságot rendeztek a közelmúltban Hatvanban, amelyen 23 egyesület 130 versenyzője vett részt. A bajnokság legjobbjait tiszteletdíjjal jutalmazták. A nők közül *Pál Ilona*, a Hatvan—Salgótarjáni pft. főnökség sportolója érte el a legjobb eredményt. 54,5 másodperc alatt futott 400 métert.

Lakáscsere

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

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, kertes szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi főbérleti lakásra vagy telekre, melyen lakható faház vagy kőépület áll és közművesített. Érdeklődni személyesen vagy levélben: Kisvárdai Tibor, Budapest XI. ker., Albertfalva, MÁV-ház 189/A.

Elcserélném Örbottyánban levő 62 négyzetméteres, nagykertes házunkat budapesti MÁV-bérlakásra, megegyezés szerint. Megtekinthető bármikor. Cím: Süle Ferencné, Örbottyán, József Attila u. 50.

Elcserélném Budapest XV. ker., Rákos úti egy plusz két félszobás, világos konyhás, 67 négyzetméter alapterületű, plusz nagy erkélyes, X. emeleti MÁV-bérlakásomat kb. 55 négyzetméteres lakásra. Érdeklődni a 143-510-es telefonszámon.

Elcserélném Győr, Kun Béla-lakótelepen levő két plusz félszobás, telefonos szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy MÁV-bérlakásra, OTP-kiegyenlítéssel. Cím: özv. Filakovszky Andrásné, Győr, Kun Béla-lakótelep, Rákos F. u. 21. IV. 10. 9024. Telefon: 11-062.

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:
dr Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—4474. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Ifjúsági békefesztivál Szombathelyen

Szeptember 24-én, szombaton egész napos ifjúsági békefesztivált rendezett Szombathelyen a vasútüzem és a járműjavító üzem KISZ-bizottsága.

A város Parkerdejében politikai szellemi vetélkedővel kezdődött a nap, majd mozgalmi dalok éneklésével folytatódott. Utána a Tolbuchin utcai általános iskola úttörői adtak színes műsort.

A politikai nagygyűlésre délelőtt 11 órakor került sor, amelyen Solymosi Tibor, a szombathelyi vasútüzemi pártbizottság titkára mondott beszédet. Ezután Kelemen Józsefné, a vasútüzemi KISZ-bizottság titkára felolvasta annak az üzenetnek a szövegét, amelyet a fiatalok fogalmaztak és küldtek el az Országos Béketanács címére. A nagygyűlésen részt vett Magyar Elemér, a KISZ városi bizottságának a titkára is.

A nap hátralevő részében különböző vetélkedőkre és sportrendezvényekre került sor. Az egész napos békefesztiválon a rendező vasutasok mellett, a vasi megyeszékhely üzemeinek, vállalatainak a fiataljai is részt vettek.

Ötvenéves a MÁV közegészségügyi szolgálat

Fél évszázaddal ezelőtt, 1933-ban alakult meg a vasúton a közegészségügyi szolgálat, amelynek feladata volt a vasutasok egészségének védelme, elsősorban a kutak és a műhelyek tisztaságának ellenőrzése.

A ritka jubileumról szeptember 22-én *Boglárlellén* a vasutasüdülőben rendezett ünnepségen emlékeztek meg a közegészségügy dolgozói. A bensőséges ünnepségen felidézték az elődök munkáját, kegyelettel emlékeztek meg *dr. Páter János* professzorról, a mai intézet alapítójáról, első igazgatójáról.

Az ünnepi program során számos előadás hangzott el az egészségüggyel kapcsolatban a vasút területén elért eredményekről és a további feladatokról. Valamennyi előadás tükrözte, hogy *a közegészségügyi szolgálat legfontosabb feladata a betegségek, a foglalkozási és munkaártalmak, valamint a járványok megelőzése.*

Az ünnepi megemlékezés *dr. Molnár Miklósnak*, a MÁV Közegészségügyi Intézet igazgató-főorvosának zárszavával fejeződött be.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. OKTÓBER 17.

Első alkalommal

Ülést tartott a VSZ MÁV Vállalati Bizottsága

Szeptember 30-án ülést tartott a Vasutasok Szakszervezetének MÁV Vállalati Bizottsága. Az új fórum tagjai megtárgyalták az 1983. január 1-vel bevezetett bér- és keresetszabályozási rendszer működtetésének, valamint az idei bérfejlesztések végrehajtásának tapasztalatait, valamint a közlekedési tevékenységi körben dolgozók bérszerkezetének alakulását és megváltoztatásának lehetőségeit.

A bizottság ezután foglalkozott a MÁV számítástechnikai tevékenységével, a szociális és jóléti beruházások helyzetével, továbbá a MÁV munkavédelmi irányító és ellenőrző tevékenységével. A bizottság valamennyi előterjesztést — a kiegészítésekkel együtt — elfogadta.

A 40. ÉVFORDULÓ TISZTELETÉRE

Induljon verseny minden szolgálati helyen a felszabadulási vörös vándorzászlóért!

A MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet felhívása

A hazánk felszabadulásának 40. évfordulója alkalmából a SZOT Elnöksége által kiadott felhívás után már több vasutas szocialista brigád csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez. A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete üdvözli a kezdeményezéseket, támogatja szocialista brigádjaink cselekvő tenni akarását.

A munkaverseny célkitűzése az MSZMP XII. kongresszusa határozatában foglaltak megvalósítása, a VI. ötéves terv minél eredményesebb befejezése. A jubileumi munkaverseny szervezett formája, a munkahelyi mozgalom jellegének erősítése érdekében felhívással fordulunk minden szocialista brigádhoz, vasutas dolgozóhoz, hogy vegyenek részt a kibontakozó munkaversenyben, járuljanak hozzá a vasútra háruló feladatok megvalósításához.

A MÁV területén a jubileumi munkaverseny 1983. október 1-től 1985 végéig tart.

Az 1983-as év hátralevő részét és a versenyben érintett következő két évet minden munkaterületen úgy kell kihasználni, hogy szolgáltatásaink minősége, össztevékenységünk gazdasági eredményessége javuljon. A vasút vezetői számítanak arra, hogy ez a kezdeményezés már az 1983. évi őszi forgalom sikeres lebonyolításához is segítséget nyújt, és hozzájárul ez évi célkitűzéseink teljesítéséhez. Ehhez valamennyi szolgálati helyen jobban szervezett, fegyelmezettebb, eredményesebb munkára, a kapcsolódó szakszolgálatok jobb együttműködésére van szükség.

Ez év második felében az üzemviteli munkában visszaesés következett be, amely az őszi forgalom eddig eltelt szakaszában fokozottan gátolja céljaink elérését. Nem kielégítő az áruszállítási tevékenység, így félő, hogy a felkínált árut nem tudjuk elfuvarozni. Az előző év hasonló időszakához viszonyítva augusztusban háromszorosára emelkedett az egy-egy tárgynapon ki nem állított kocsik mennyisége. Rendkívüli módon meglassult az elegymozgás, s a kocsiforduló idő eléri az öt napot. A gépre várások, a vonatfeloszlatások, a gépácsorgások és a személyzetre várások zavart okoznak a vonatforgalomban. A teherkocsik állomási tartózkodási ideje 5,3 órával több a normaértékénél, és közel 1 órával romlott a bázisidőszakhoz viszonyítva.

A korszerű mozdonyok kihasználtsága nem kielégítő, a napi haszonkilométer-teljesítmény több vasútigazgatóság területén elmarad a tervezettől, nőtt a szolgálatképtelenség száma. Nem kielégítő a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése sem, s kirívó a belföldi expresszvonatok pontatlansága.

Az építési és fenntartási üzemek, főnökségek termelési terveiket teljesítik, de tovább javítható ezeken a területeken a munka termelékenysége, a gazdaságosság és a minőség. Meggyőződésünk, hogy a vasutasokban — irányítókban és végrehajtókban egyaránt — van erő és akarat a jelenlegi nehéz helyzet javítására, a tervek teljesítésére.

A felszabadulási munkaverseny időszaka több mint két évet ölel fel, értékelése három szakaszban történik.

Az értékelők figyelembe veszik az 1983. évi őszi forgalomban való helytállást, az 1984. évi és az 1985. évi eredményeket, illetve a versenyciklus összesített eredményeit.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete „Oklevél" elismerésben és jutalomban részesíti az őszi forgalomban legjobb eredményt elért vasútigazgatóságot, üzemfőnökséget, üzemet, főnökséget, szocialista brigádokat, valamint MÁV—Volán komplexbrigádokat. Ezeket az elismeréseket 1984. februárban adják át.

A felszabadulási munkaverseny időszakában a szocialista brigádok és a gazdasági egységek munkasikereiről a MÁV Vezérigazgatóság rendszeresen beszámol a felszabadulási munkaverseny-híradóban.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére „Felszabadulási Jubileumi Vörös Vándorzászlót" alapít. A Vörös Vándorzászló félévenként kerül adományozásra a terveiket, illetve a többletvállalásaikat legjobban teljesítő vasútigazgatóság, üzemfőnökség, járműjavító, valamint építési és pályafenntartási főnökségek részére. A Vörös Vándorzászlóval külön pénzjutalom jár. Ha az adott szerv a versenyidőszakban legalább három alkalommal elnyerte a vándorzászlót, az végleg a birtokában marad, mellyel kiemelt jutalomban és elismerésben is részesül.

A szocialista munkaverseny keretében adományozásra kerülő, államilag szabályozott kitüntetések (Kiváló főnökség, Vezérigazgatói elismerés, magasabb fokozatú brigádkitüntetések, Kiváló Dolgozó kitüntetések) odaítélése teljes mértékig a jubileumi munkaverseny elismerését biztosítják.

A vállalásaikat legkiemelkedőbben teljesítő szocialista brigádok a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben részesülnek. (Évenként 110-120 brigád.) Az 1984. és 1985. évi kitüntetések alkalmával a brigádok oklevél elismerést kapnak, külön jutalommal.

A főnökségek, üzemek (szolgálati helyek) saját hatáskörükben szervezzék meg a szocialista brigádok és a brigádon kívüli dolgozók munkájának folyamatos értékelését, elismerését.

Valamennyi szolgálati hely gazdasági és mozgalmi vezetői haladéktalanul gondoskodjanak arról, hogy a felhívás a dolgozók széles körében ismertté váljon. Tájékoztassák a dolgozókat, a szocialista brigádokat az adott egység területén levő hiányosságokról, tegyenek javaslatot a többletvállalásokra, és kérjék a kollektívák, szocialista brigádok aktív részvételét azok megoldására.

Az országos méretben kibontakozóban levő jubileumi munkaverseny a vasút területén is hozzájárulhat a jelenlegi nehéz üzemviteli gondok orvoslásához. A szolgálati helyek vezetői, mozgalmi szervei felelősséggel tartoznak azért, hogy a verseny során biztosítva legyenek a munka feltételei. Gondoskodjanak helyileg is a jól dolgozók által elért eredmények elismeréséről.

Vasutasok Szakszervezete — **MÁV Vezérigazgatóság**

TONNÁK, SZÁZALÉKOK

Hogyan zárult az ősz első hónapja?

Ha kedvez az időjárás, teljesíthető a vasút idei szállítási terve

Előzetes adatok szerint szeptemberben a vasút 10 millió 266 ezer tonna árut szállított, s ezzel a mennyiséggel a bázishoz viszonyítva 90,7 százalékos, a tervhez képest pedig 95,4 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke 1 millió 58 ezer, illetve 499 ezer tonna.

Az árutonnakilométer-teljesítmény százalékban kifejezve várhatóan 99,3, illetve 99,2 lesz. Az áruszállításon belül — a tavaly szeptemberi és a tervezett értéket figyelembe véve —

a belföldi áruforgalom alakult a legkedvezőtlenebbül.

Ebben a forgalomban a szállítási teljesítmény mindössze 86,8, illetve 92,6 százalékos volt. Ezt a helyzetet részben az idézte elő — olvasható az összesítő jelentésben —, hogy ebben az évben a belföldi áruszállításban oly lényeges cukorrépaszezon a tavalyinál később indult. Az exportforgalomban kisebb mérvű, 4,3, illetve 3,6 százalékos volt a lemaradás.

Az importáru-szállítás a jelenlegi körülmények között szembetűnően magas — 106,9, illetve 106,7 százalékos — volt. A tranzit-áruforgalom viszont továbbra is a tervezett, illetve a bázisérték alatt maradt.

A kocsiigényes áruszállításban a bázishoz viszonyítva 9,8 százalékos lemaradás volt. Az elmúlt év szeptemberi értékeit alapul véve szénből 4,7, kőből 33,6, kavicsból és homokból 25,1, cementből 1,4, cementgyártmányokból 7,6, cukorrépából 49,6 százalékkal kevesebbet, míg műtrágyából 10,7 százalékkal többet szállított a vasút.

A záhonyi átrakótérség áruforgalma kedvezően alakult.

Az 1982. szeptemberi adatokhoz viszonyítva a rakottan belépett széles nyomtávú teherkocsik száma 2,7 százalékkal nőtt. A belépett rakott teherkocsik át-, illetve kirakása ütemes volt. Ennek következtében a kirakatlan maradvány hó végi értéke 9,8 százalékkal volt alacsonyabb. A belépéssel arányos volt a normál nyomtávú teherkocsik megrakása. Mennyiségük 10,2 százalékkal, a berakott áruk súlya pedig 9,8 százalékkal növekedett. A kilépett normál nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 30,1 százalékkal több volt a tavaly szeptemberinél. Így a kilépésre váró teherkocsik mennyisége is 18,3 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségi mutatói összességében nem kedvezőek.

Jellemző ez elsősorban a hónap közepéig terjedő időszakra. Az elmúlt hónap 20-tól az áruszállítás folyamatosan javult. Az elmúlt év szeptemberi adataihoz viszonyítva a teherkocsik időbeli kihasználása, a kocsiforduló-idő 6,5 százalékkal nőtt, a térbeli kihasználás — a statikus terhelés — pedig 0,7 százalékkal csökkent. A teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége a bázishoz viszonyítva 0,5 százalékkal javult, a tervhez képest azonban 9,3 százalékkal csökkent.

Kedvezőtlen volt a hónap folyamán — a kocsiigényes áruszállításokat alapvetően meghatározó — a rakodásokhoz szükséges üreskocsi-helyzet. Ezt tükrözi a ki nem állított teherkocsik mennyiségének 81,3 százalékos növekedése. A tervhez viszonyítva megfelelő volt a tehervonati korszerű mozdonyok kihasználása. A napi hasznos futásteljesítmények a villamos mozdonyoknál 1,1 százalékkal, a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 0,5 százalékkal magasabbak, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyok esetében a tervezett szinten alakult.

Háromnegyedévi szinten az elszállított tonna mennyisége a bázishoz viszonyítva 99,5 százalékos, a tervhez képest pedig 98,6 százalékos. Az árutonnakilométer-teljesítés 100,5, illetve 99,4 százalékos. Előzetes becslések szerint, amennyiben az időjárás az elkövetkező három hónapban a tavalyihoz hasonlóan fog alakulni,

a MÁV-nak megvan az esélye arra, hogy idei áruszállítási tervét megfelelően teljesítse.

Becsült adatok szerint szeptemberben 20 millió 205 ezer utast szállított a vasút, s ezzel a mennyiséggel a bázishoz viszonyítva 85,5 százalékos, a tervhez képest pedig 103 százalékos teljesítést ért el. Háromnegyed évet tekintve ez a teljesítés 88,6, illetve 98,7 százalékos. Az utaskilométer-teljesítmény szeptemberben várhatóan 81,9, illetve 90,0 százalékra alakul. Háromnegyed éves szinten ez 82,1, illetve 93,1 százalékos teljesítésnek felel meg.

A fegyveres erők napján

A budapesti vasútigazgatóságon nagy hagyománya van a fegyveres erők napja tiszteletére rendezett, évente visszatérő ünnepségeknek. Adódik ez abból is, hogy az ottani munkásőrszakasz és az MHSZ-klub országosan a legkiválóbbak közé tartozik. A most szeptember 28-án tartott megemlékezéskor is zsúfolásig megtelt az igazgatósági épület kultúrterme.

Az elnöki tisztet betöltő Balassa István igazgatóhelyettesnek, a helyi MHSZ-klub elnökének megnyitó szavai után Pady Géza pb-titkár mondott ünnepi beszédet, majd Tongori Imre igazgató okleveleket, pénz- és tárgyjutalmakat osztott ki a jól dolgozó, illetve a lövészversenyeken kiváló eredményt elért vasutasok között. (Képünkön: Pady Géza ünnepi beszédét mondja.)

Kitüntetés Szegeden honvédelmi munkáért

A fegyveres erők napja alkalmából a szegedi igagatóság MHSZ-klubjai szeptember 29-én ünnepséget rendeztek Szegeden, a vasutas művelődési házban. *Szabó Gyula*, a dr. Münnich Ferenc tartalékos honvédelmi klub titkára köszöntötte a megjelent vendégeket — köztük *dr. Gurka Zoltánt*, a Csongrád megyei Hadkiegészítő és Területvédelmi Parancsnokság helyettes vezetőjét, *Vajda Józsefet* alezredest, a MHSZ megyei és városi-járási titkárát, *Körmöczi Lászlót*, a munkásőrség városi parancsnokát — és az ünnepség valamennyi résztvevőjét.

Zákány István, a vasúti pártbizottság titkára méltatta az ünnep jelentőségét, a történelmi múltat, valamint a vasutas dolgozók helytállását a honvédelmi munkában és a munkásőrségben. Ezt követően *Lovász Lázár* igazgató kitüntetéseket, jutalmakat adott át. A *Haza Szolgálatáért Érdemérem* ezüst fokozatát kapta *Oláh János* főmérnök. A *Honvédelmi Érdemérem kitüntetést* vette át 20 év után *Bóka Istvánné* házgondnok, *Váradi József* ügyintéző, illetve 10 év után *Fülöp János* ügyintéző, *Szabó István* ügyintéző, *Tóth Mihály* polgárvédelmi törzsparancsnok (Békéscsaba).

Az MHSZ főtitkárának elismerő oklevelét *dr. Fekete István* jogi ügyintéző kapta meg. Vezérigazgatói dicséretben *Horváth Ottó* polgárvédelmi törzsparancsnok (Kecskemét) részesült. Kiemelkedő honvédelmi és munkásőri tevékenységük elismeréseként 128-an pénzjutalomban részesültek.

G. J.

Sopron

Szeptember 29-én, Sopronban a GYSEV Igazgatóság székházában ünnepelték a Magyar Államvasutak és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútigazgatóság önkéntes rendőreit, határőreit, munkásőreit és vállalati tűzoltóit. A 143 önkéntes közül 80-an voltak ott az ünnepségen, s *Edlinger János*, a MÁV vontatási főnökség vezetője mondott köszöntő beszédet.

Szombathely

Szombathelyen a BM-szervek művelődési házában szeptember 30-án ünnepelték a vasúti csomópont azon dolgozóit, akik társadalmi munkában segítik a fegyveres testületek munkáját.

Az ünnepi eseményre a MÁV-val kapcsolatban álló valamennyi fegyveres szervezet elküldte megbízottját. A munkásőrség részéről a megyei parancsnok, *Takács József* volt a vendég.

Solymosi Tibornak, a vasútüzemi pártbizottság titkárának megnyitója után *Kelemen Józsefné*, a KISZ-bizottság titkára mondott ünnepi beszédet.

Nem mostoha az átvett vonal

Kihelyezett tszb-ülés Salgótarjánban

A miskolci területi szakszervezeti bizottság kihelyezett testületi ülést tartott a közelmúltban *Salgótarjánban*. Az ülésen megjelent *Medveczki Károly*, a Szakszervezetek Nógrád megyei Tanácsának vezető titkára is.

A testület helyzetképet kapott a Nógrád megyében élő és a miskolci igazgatóság területéhez tartozó dolgozók élet- és munkakörülményeiről. A napirend előadója, *Hernádi István* vasútigazgató adott tájékoztatót a kilencszáz vasutas helyzetéről. Elmondotta többek között, hogy az 1981-ben a Miskolchoz csatolt terület vasúti technikai-műszaki felszereltsége, szociális ellátottsága, a dolgozók munkakörülményei a többi területhez képest általában alacsonyabb szintű, ezért a vasútigazgatóság társadalmi és gazdasági vezetői *célul tűzték ki a terület fejlesztését*. Az idén már felújították *Somoskőújfalu* felvételi épületét, tatarozták *Kisterenye* állomás felvételi épületét, továbbá korszerűsítették *Nagybátony* szociális létesítményének központi fűtését. A *hatvani* vontatási laktanyát is modernizálták.

Az 1984. évi programban az első helyen szerepel Hatvan—Somoskőújfalu vonal villamosítási munkáinak megkezdése és Salgótarjánban kereskedelmi telep létesítése.

Az ülésen felszólalt Medveczki Károly, a Nógrád megyei SZMT vezető titkára is.

Kiállítás Záhonyban

Záhony állomás kultúrvártermében rendezték a közelmúltban *Várhelyi György* munkásőr szobrászművész érem- és plakettkiállítását.

A budapesti művész bemutatta a munkásőrök életét és a tanyasi világot, ami már a múlté. Legnagyobb sikere a *„Nem mese ez gyermek"* című illusztrációnak volt. Nagy elismerést arattak a különböző sportágakat bemutató érmek, plakettek, szobrok is.

A kiállítást több száz vasutas tekintette meg.

HIÁBA TÁMADNAK A LUSTÁK

Egy fedél alatt az egyéni és az üzemi érdek

Hogyan működnek a gazdasági munkaközösségek a gépjavító üzemnél?

A MÁV Gépjavító Üzem gazdasági beszámolójának egyik mondata így hangzik: *„A legszűkebb gyártási keresztmetszeteket sikerült mellékfoglalkozásokkal és saját vállalati gazdasági munkaközösségek besegítésével áthidalni."*

Amikor az üzem gazdasági vezetőjével és a vállalati gazdasági munkaközösségek képviselőivel kerekasztal-beszélgetésre leültünk, először is azt kérdeztem, hogy milyen indítékok vezettek a gazdasági munkaközösségek megalakulásához. *Poór József* üzemigazgató így válaszolt:

— Az évek során kialakult rendkívül feszült munkáltatási körülmények az egész üzemre rányomták bélyegüket. Ez a sokáig nem tartható helyzet valamilyen lépéskényszert érlelt. A kritikussá szűkült munkaerő-kapacitásunkkal egyre nehezebben tudtunk eleget tenni a termelés és a termelékenység mind jobban feszített követelményeinek. A legjobb szakmunkásaink növekvő számba mentek nyugdíjba, pótlásukat nem tudtuk megoldani. Az elmúlt fél évben további 4 százalékkal csökkent a fizikai létszámunk. A feladatok növekedése fordított arányban áll a létszámcsökkenéssel és a bérfejlesztés lehetőségével.

Járatlan úton

— *Kapóra jött és lélegzethez jutottunk* — folytatja Poór József igazgató —, *amikor lehetőség nyílt az üzemen belüli mellékfoglalkozásra* — a kiszámíthatatlan periódusokban jelentkező többlet-megrendelések teljesítésére tíztagú munkabrigád alakult —, *majd megjelentek a jogszabályok a gazdasági munkaközösségek alakítására.* Nagyon gondosan felmértük szűk keresztmetszeteinket, azokat a területeket, ahol még túlóráztatással sem tudtuk volna kielégíteni az igényeket, aztán megtettük az első lépéseket a járatlan úton. Vállaltuk a kockázatot és a támadások kereszttüzét. Szigorúan önkéntességi alapon *egy évvel ezelőtt megalakult az első vállalati gazdasági munkaközösségünk.* Azóta bebizonyította, hogy jól betölti a szerepét.

A *féksarugyártó* gazdasági munkaközösség tagjai léptek először a vállalkozás útjára. Aztán megalakult a másik legfontosabb munkaterületen a *biztosítóberendezési zárakat* gyártó vgm. Őket követte még további hat vállalkozás, a *growergyűrűket gyártók, a fogazók, a szerszámkészítők, rúdkovácsolók, az alkatrészgyártók. Égetően szükség volt a görgőskocsi-padozat burkolására alakult vgm-re is.* Ezek a vállalati gazdasági munkaközösségek kis létszámú munkacsapatok. Fizikai és nem fizikai dolgozók tartoznak hozzájuk de valamennyien *közvetlen termelőmunkát végeznek.* Egyetlen személy sem élősdi a munkaközösségeken. Az üzem dolgozóinak nem egészen 10 százaléka vállalkozott a magas munkaintenzitású többletmunkára.

Akik tévednek

Amióta megalakultak az üzemben a vállalati gazdasági munkaközösségek, élénk vita folyik létjogosultságukról. Akik az ellenzők táborába tartoznak, azok kereken kimondják, hogy a vgm-ek megalakulásukkal *„frontot nyitottak az üzemi és egyéni érdek között"*. Szerintük a szocialista gazdálkodásban a kétféle érdekeltség nem fér meg egy fedél alatt. Azzal is érvelnek, hogy a vgm-esek a munkaidőben pihenik ki magukat, illetve akkor alacsonyabb normateljesítéssel dolgoznak, hogy tartalékolják munkaerejüket, közben a jól fizető munkákat meg kitolják a kötelező munkaidőből, így az üzem indokolatlan többletjövedelemhez juttatja őket. *Ebben a vitában a lusta emberek a leghangosabbak...*

— Nincs tehát igazuk „a szocialista munkaerkölcsöt féltők"-nek?

— Az ilyen irigyeknek, akik sörözés közben szapulják a vgm-eseket, míg azok szabad idejükben az üzem, a vasút és a népgazdaság érdekében keményen dolgoznak, *semmiképpen nincs igazuk* — mondja az igazgató. — Állíthatom, hogy bizony *kiváló munkások vállalkoztak a közösség érdekében olyan többlet munkára, amelynek gyümölcsét az egész kollektíva élvezi.* Felmértük, hogy a vgm-ekben dolgozók munkájukkal a létszámból hiányzó 25 embert teljes egészében pótolják, miután csak a szűk keresztmetszetű területeken engedélyeztük munkaközösségek alakítását. Ráadásul nem is mindenki dolgozhat ezekben.

A munkaközösségek kimozdították az üzemet a termelési holtpontról, azaz a kiemelt termékek most már határidőre elkészülnek. A bázis időszakhoz képest sokkal kedvezőbb a tervszerűség.

— *A tervezettnél 1983-ban több growergyűrű és féksarú gyártására kaptunk megrendelést, amit a MÁV gazdasági érdekeinek megfelelően eddig ki is elégítettünk. A vgm-ek nélkül ez nem sikerült volna* — hangsúlyozza az igazgató, majd azt is megemlíti, hogy körültekintő szervezéssel alapszabályba foglalták: *a munkaközösségek tagjainak a kötelező munkaidőben nem lehet 100 százalék alatt a normateljesítésük. Az élet bizonyított, mert a teljesítés átlaga 110 százalék körül mozog.*

A nevüket adják

Tekintsük át a féksarugyártók nehéz fizikai munkáját. Az itt dolgozóknak nyolc kilogrammos darabokat kell megmunkálni. A szerződésben az eredeti normaidőre építettek, és ebből kiindulva egy új féksaru elkészítéséért 65 forint jár, ami egy óra húsz percet vesz igénybe. A gyártási munkafázisokból *meghatározták, hogy melyek tartoznak a kötelező munkaidőbe.* Ez alatt előkészítik azokat a munkadarabokat, amelyeket munkaidő után a vgm-ben készre gyártanak. Minden darabba beütik nevüket, ezzel *minőségi felelősséget vállalnak munkájukért.*

Az üzem létszámhiánya miatt már nem lehetett tartani a három műszakot, ezért áttértek a két műszakos munkáltatásra, ami szervesen kapcsolódik a vgm-ek munkarendjéhez. A munkaközösség csak a második műszak ideje alatt dolgozhat. Ezzel megakadályozzák a folyamatos túlfeszített munkát. Közvetett módszerrel gondoltak a szabadidő biztosítására is. Évi 6000 féksaru gyártására kötöttek szerződést, ami azt jelenti, hogy havi 50-70 órával több munkára nincs lehetőség. A munkaközösség tagjai szabad szombaton dolgozhatnak, de a heti pihenőnapon nem. *Egy-egy vgm-tag egyszerre általában három órát dolgozik, de magas munkaintenzitással ötórányi munkát végeznek el.*

— Miért nem dolgoznak így a kötelező munkaidőben?

— Azért, mert munkájukat nem lehet megfizetni a munkabérkeret terhére.

A munkadarabok előkészítéséért és az utómunkákért természetesen sem időt, sem bért nem kapnak a közösség tagjai a vgm-ben. Ezeket a munkákat a kötelező munkaidőben kell elvégezni. Például a fogazók csak a fogazásért kapnak munkabért a vgm-ben, a forgácsolási és hőkezelési munkáért nem. Ha a kötelező munkaidőben lazsálnának, akkor nem lenne előkészített munkadarab a munkaközösségük számára. Így találkoznak össze az üzemi és egyéni érdekek.

Egy erkölcsi kérdés

Jelentős munkabér vonzata is van a vgm-nek. A Gépjavító Üzem 1982-ben 480 ezer forintot fizetett ki mellékfoglalkozásokra. A vgm-ek megalakulásával az üzemi kapacitás bővült, és *ez az összeg felszabadult, amit más területekre lehetett átcsoportosítani.* Olyanokra, ahol nincs meg a vgm alakításának a feltétele, de a munka szükséges és mellékfoglalkozásban elvégezhető.

— Lehet-e a vgm-nek tagja vezető beosztású dolgozó?

— Igen. A Gépjavító Üzemnél a vgm-ek tagjai között több vezető beosztású dolgozó van, akik egyben hivatalos képviselőik közösségünknek.

— Felmerül a kérdés: nem ellentétes-e az ő részvételük bizonyos erkölcsi elvekkel?

Hadrik János termelési osztályvezető így világít rá a kérdésre.

— *Miért volna ellentétes, amikor csak azokon a területeken szabad létrehozni gazdasági munkaközösséget, ahol a munkát gondosan el lehet határolni, és a teljesítmény egyértelműen mérhető. Nem összeférhetetlen, ha egy vezető munkakörétől független területen fizikai munkát végez. Én is tagja vagyok az egyik vgm-nek, s nem irodában, az íróasztalnál, hanem az üzemben, gépnél dolgozom, eredeti szakmám szerint...*

Jónás Ferenc művezető a zárakat gyártó munkaközösség tagja. Munkájukról így beszél:

— *Csak olyan zárakat gyártunk, amelyek kapacitás hiányában nincsenek az üzem profiljában. Mi most folyamatosan kielégítjük az igényeket, és az ötéves lemaradást is ütemesen felszámoljuk. Az üzemünkkel szemben támasztott követelményekhez munkaközösségünk rugalmasan alkalmazkodik.*

Mindenki jól jár

Schmidt József művezető a vgm-ek többletmunkájának anyagi oldaláról beszélt. Eszerint a vgm-ekben a havi 50-70 órával 4000 forint körüli bruttó keresetet lehet elérni, aminek körülbelül 30 százaléka elmegy adóra és a különböző terhek kifizetésére. Ezzel is érzékelteti az egyéni és a közösségi érdekek összhangját, amiben az is benne van, hogy *az üzem ezáltal meg tudja tartani a legjobb szakmunkásait.*

Lőrincz István anyag- és áruforgalmi osztályvezető a vgm-ek további előnyeit sorolta:

— A gazdasági munkaközösségeknek az elvégzett munkáért átutalt összeg *üzemi költségként merül fel, így nem terheli a béralapot.* Az üzemnek ez nem kerül többe, mint ha rendes munkaidőben végeznék el a munkát. Az üzem abban is élvezi a vgm-ek előnyét, hogy *több gazdaságos munka után származik árbevétele*, viszont rendes munkaidőben a bérszintgazdálkodás fékje miatt és az alkalmazott degresszív bérezéssel *ezek a többlet-teljesítmények nem lennének elérhetők.* Meg aztán ily módon kiváltottuk az idegen felekkel való kooperációs munkát, ami *jelentős költségmegtakarítással jár.* Gördülékenyebbé vált az ügyintézés, s nem kell folytonosan küzdeniük a szerződésmódosításokkal.

A budapesti Gépjavító Üzemnél szerzett tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az üzemi és az egyéni érdek jól megfér egymás mellett ott, ahol a termelési feladatokhoz igazították a gazdasági munkaközösségek működését.

Fogas Pál

ÁTADÁSI ÜNNEPSÉG PÉCSETT

Egy a tizenhárom közül

Október 7-én ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének a pécsi vasutasok felújított művelődési házát. Az ünnepségen *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára az elnökség nevében köszöntötte a résztvevőket, majd beszédében feleleventette a művelődési ház történetét, szerepét. Az 1927-ben épült házat már annyira megviselte az idő, hogy teljes felújításra szorult. A munkálatokat 1980-ban kezdték el. *A 11 millió forint értékű felújításhoz kétmillióval hozzájárult a Szakszervezetek Országos Tanácsa is.*

Szemők Béla ezután utalt arra, hogy a szakszervezetek mindig fontos feladatuknak tartották a dolgozók művelődési lehetőségeinek megteremtését, a legha1adóbb eszmék, kulturális áramlatok széles körű terjesztését. A felújított, korszerűen berendezett művelődési ház ezentúl jobban kielégíti majd a pécsi vasutasok ez irányú és szórakozási igényeit.

A Vasutasok Szakszervezete hat művelődési központot, tizenhárom művelődési házat, négy klubkönyvtárat, negyvenegy könyvtárt és huszonkilenc klubot tart fenn és irányít. Művelődési intézményeink szoros kapcsolatot tartanak a művelődési bizottságokkal és programjaikkal igyekeznek kielégíteni a fiatalok, a munkásszállón lakók, a bejárók, a nyugdíjasok és elsősorban a szocialista brigádok igényeit. A művelődési intézményeknek egyik fontos feladata, hogy *programot adjon a szabadidő hasznos eltöltéséhez.* Éppen ezért érdemes támogatni, fejleszteni a klubok, szakkörök, amatőr művészeti együttesek munkáját.

A vasutas-szakszervezet titkára végezetül felhívta a művelődési ház vezetőinek figyelmét arra, hogy *gazdagítsák az eddigi jó hagyományokat.* Eddig is közismerten jó eredményeket ért el a fúvószenekar, a fotó- és táncszakkör, valamint népszerű az ifjúsági, a nyugdíjas és a mozgássérültek klubja is.

Szemők Béla köszönetet mondott a felújítást végző Pécsváradi Építőipari Szövetkezet dolgozóinak, a pécsi igazgatóság kivitelezést irányító vasutasainak, majd átadta a művelődési házat.

Újítási ankét

VITA A SZABÁLYZATTERVEZETRŐL

Szeptember 19-én a *debreceni építési főnökség* központjának kultúrtermében újítási ankétot rendeztek. *Mészáros Józsefnek*, a közgazdasági bizottság vezetőjének megnyitója után *Nagy Gyula* főmérnök ismertette a főnökség 1983. első félévi újítási tevékenységét, majd vitára bocsátotta a vasút *újítási szabályzat*-tervezetét.

Élénk vitát váltott ki többek között a szabályzattervezet 19. §-a, amely a munkaköri kötelesség, a jelentős alkotói teljesítmény fogalmát határozza meg és ezek elbírálását szabályozza.

Felmerült az is, hogy menynyiben tartozik az újítás fogalmába, ha valaki nem magát az anyagot újítja meg, hanem a hozzá kapcsolódó valamelyik funkciójának fedezi fel eddig ismeretlen, illetve nem használt tulajdonságát, alkalmazhatóságát. A továbbiakban az újítások anyagi elismerésének mértékét, az ötletnapokon felvetett ötletek díjazásának kérdéseit tárgyalták meg.

Az ankéton az újítási mozgalom vezetőinek feladatául jelölték meg *a szocialista brigádok még szélesebb körű bevonását* a mozgalomba, továbbá a közreműködési tevékenység szélesítését, az eljárás gyorsítását, valamint az újítók és szakvéleményezők anyagi-erkölcsi megbecsülésének növelését.

MISKOLCON ELKEZDTÉK

Nehéz helyzetből kiutat találni...

Tudják, hogy nem minden intézkedést kell felülről várni

Az őszi forgalom kellős közepén járunk. Közismert, hogy lassult az elegymozgás, szűkös a létszám, s esetenként a szervezetlenség fokozza az emberek túlterheltségét. Mikor a minap a *miskolci körzeti üzemfőnökségen* gazdasági és szakszervezeti vezetőkkel, mozdonyvezetőkkel — főbizalmijuk kezdeményezésére — ezekről a problémákról beszélgetni kezdtünk, hamar kiderült: mégse panasznapra hívtak. A helyi párt-végrehajtóbizottság és a szakszervezeti bizottság a gazdasági vezetőkkel ugyanis a munkásokkal közösen már jó ideje keresi azokat a lehetőségeket, amelyekkel elsősorban a létszámgazdálkodás eredményeit javíthatják. A megoldás kulcsa persze nem mindig a miskolciak kezében van, de az eredmények már így is mutatkoznak.

Lesz utánpótlás

Vincze Károly szb-titkárral a miskolci vontatási főnökség felé indulunk. Javaslatára kis kitérőt teszünk. A pályaudvaron a „Dácia-kerítésnek" nevezett vágány mellett visz utunk. Tucatnyi román mozdony áll itt hónapok, sőt évek óta alkatrészhiány miatt —, innen az elnevezés. Benézünk az utazószemélyzet öltöző-mosdójába. Elgondolkoztató, hogy a 110 főnyi közösségnek a több éve felújítatlan szociális épület miatt ebben az *alig 20 négyzetméternyi* helyiségben kell szoronganiuk.

Kósa Zoltán üzemviteli vezetőmérnök már vár ránk. Előbb telefonon intézkedik, mert egy magáról megfeledkezett, harmadszor is leittasodott és bércsökkentéssel büntetett vonatkísérő — míg sor kerülhet elvonókúrás kezelésére — dolgozni szeretne.

— *Sajnos ilyen ügyekkel is foglalkoznunk kell. Megpróbálunk a fegyelmezésben következetesek lenni, bár a létszámhiány miatt ez nem könnyű. Május óta a pihenő és szabadnapok kiadása is akadozik. A párt-vb-nek készített beszámolóban is említettük, hogy olyan helyzet alakult ki, mint még soha. Már villanymozdony-vezetőből is kevés van.*

A vezetőmérnöktől *Marton György* mozdonyvezető, szakszervezetünk központi vezetőségének tagja veszi át a szót. Ő mondja, hogy újabban ismét bizalommal közeledik a vasúthoz a mozdonyvezető-utánpótlás. *Jelenleg 91 mozdonyvezető-gyakornok készül Miskolcon a hivatására,* de amíg ők teljes értékűek lesznek, a régi masiniszták eléggé túlterheltek.

És addig?

— A 204 villanymozdony-vezetőnek naponta mintegy a fele van szolgálatban, így pihenőnapról, szabadságról nehezen lehet szó. Egy éve fehér holló volt a pénzben megváltott szabadnap, de a mostani kényszerhelyzetben ez rendszeres. *Ebben az évben 1025 pihenőnapot fizettünk ki.* A szakszervezeti bizottsággal a minap elemeztük a személyzet foglalkoztatásának hatékonyságát. Egy szolgálati órában átlagosan 15,1 kilométert tettek meg a masiniszták mozdonyaikkal. Személyvonatoknál valamivel kedvezőbb, 25,2 kilométer volt ez a mutató, de a tehervonati dízelmozdonyoknál kevesebb mint 6,5 kilométer. Ha azt mondom, hogy 1975-ben is ennyi volt, nem éppen szívderítő a helyzet. *Mindez tükrözi a mozdonyvezetők rossz munkaidő-kihasználását is.* De nem néztük ezt ölbetett kézzel, próbáltunk megoldást keresni. A mentőöv gyanánt dobott szalmaszálba — mert így nevezném az egységes vezénylést — próbáltunk kapaszkodni. Igyekeztünk is nagyon komolyan venni. A régi vezénylési rendszert a személyvonati forgalmi utazók kivételével teljesen felrúgtuk, hátha jobb lesz az *egységes módszer.* A gyakorlat azonban nem igazolta vissza az előnyöket — magyarázza Marton György.

— A forgalomszervezési és létszámproblémákból adódó sok operatív vezénylés miatt sokszor még a kollektív szerződéstől is eltekintettünk. Így aztán nemcsak a rossz szociális körülmények miatt, hanem ezért is kedvezőtlen az emberek hangulata. *A Hámánban készített rádióműsor és a rosszul sikerült rendeletek sem használnak a munkafegyelem erősítésének* — folytatja Kósa Zoltán.

Vincze Károly szb-titkártól és *Pozsonyi Tibor* főbizalmitól megtudom, hogy az első félévben 11 ezer 700 túlórát takarítottak meg az üzemfőnökségen. A megtakarításban az is benne foglaltatik, hogy *a személyvonatok 1+3 személy helyett csak egy mozdonyvezetővel és egy kalauzzal járnak,* ami a megtakarítás látszólagos jellegét erősíti. A legnagyobb probléma az, hogy a megtakarított túlórákat július, augusztusban úgy élték fel, hogy *a teljesítmények csökkentek. Ezt véleményünk szerint a vonatforgalom, főként tehervonati közlekedés szervezetlensége, az elegymozgás lassulása okozta.*

A részleteket már az utazók a pihenőben sorolják. Azzal érvelnek, hogy az üzemirányítás összehangolatlansága miatt sok a helyi várakozási idő.

Elfecsérelt idők

— Az igazgatósági és a központi menetirányítás gondjai miatt 120-130 perc között mozognak az időértékek, amelyeket *a szolgálat kezdetén produktív teljesítmény nélkül elfecsérelünk. Számításaink szerint naponta négy ember szolgálatát lehetne a várakozási idők csökkentésével megspórolni* — szól a főbizalmi.

Egy mozdonyvezető példákat említ szenvedélyesen. Elmondása szerint szeptember 13-án az 5021. számú vonattal önköltségben utaztak Hatvanba a tolatós fordáért. Este 20 órakor indultak el Miskolcról, de csak reggel ötkor kerültek mozdonyra. Hétkor kaptak zöld utat, de délben Mezőkeresztesnél a vonalon le kellett váltani őket, mert a kollektív szerződésben előírt *maximális* szolgálati időt is meghaladták volna. Szeptember 14-én Dobozi László villanymozdony-vezetőt az úgynevezett „szakajtós" vezénylésben *éjjel egy órára rendelték be, de regel 8-ig ő sem kapott vonatot.*

— Nem létezik, hogy a személyzetirányítók ne látták volna, hogy szükség van-e a vonatra, gépre váró emberekre. *Nem szóltak, hogy vezényeljük át őket. Sajnos eléggé rendszeres, hogy több létszámot követel az irányítás, vagyis túlbiztosítja magát. Pedig látják ők is, milyen lassú az elegymozgás.*

Egymás után sorolják a várakozó masiniszták a problémákat. Például azt, hogy a rendező-pályaudvarokra a váltási időszakban bejutni lehetetlenség. *A szolgálat vége felé már senki sem törődik a vonatok fogadásával.* Majd a váltótárs lerendezi! Példaként mondják hogy a hatvani rendező-pályaudvari váltás miatt 16 és 20 óra között rendszeresen Hort—Csányban várakoznak. Ha az éjszakai tehervonattal hajnali 4-ig nem jutnak be Hatvanba, tíz óráig biztos nem lehet róla szó. Ebben — mint mondták — kétségtelenül közrejátszik a sok reggeli személyvonat, a helyszíni kezelésű váltóberendezések szűkös kapacitása is, de *alapvetően a szolgálatban egymást váltók fegyelmezetlensége, nemtörődömsége a meghatározó.*

Így is lehet

Mikor a tapasztalatokat összegezzük, *Gávai Pál* üzemfőnök ezt mondja:

— *Intézkedéseink eredményei most kezdenek beérni.* Az utazószemélyzet érdekében lehetővé tettük, hogy telefonon jelentkezzenek szolgálatra. Ezenkívül sokat könnyít helyzetükön a szolgálati gépkocsi, ami a késő esti órákban, mikor az utolsó személyvonat is elment, hazaviszi, illetve behozza az embereket...

Az üzemfőnök „merész húzás"-sal önálló cselekvésre is vállalkozik, hogy javuljon a munkaerővel való gazdálkodás.

— A minap kísérletképpen — figyelembe véve az elegymozgás lassulását — radikális intézkedésre szántam magam: *39 vezényelt emberből csak 28-at engedtem szolgálatba berendelni* — mondja. *Volt ebben egy jó adag rizikó, amit azért nem lehet mindennap vállalni. De ha kockázat nincs, akkor a személyzettel se lehet gazdálkodni. Számoltunk azzal, hogy esetleg személyzetre várás is lesz. Sőt az igazgatóságiakkal kisebb vita is volt emiatt, de végső soron a túlóráért nem ők, hanem én felelek...*

A gyakorlat az üzemfőnököt igazolta.

Vincze Károly szb-titkár eljövetelem előtt mondta, hogy egyre nehezebb a szakszervezet munkája. Legutóbb a termelési tanácskozáson a pihenőnapok kiadatlansága miatt még az szb-tagok is olyan kérdést tettek fel: *hol a szakszervezet?*

— Tény, hogy olykor szikrázik a levegő körülöttünk, s nem könnyű a vasúti és az egyéni érdekek egyeztetése — jegyezte meg. — Sajnos, havi 50 órán túli munkára csak igen kevés ember vállalkozik, melynek oka elsősorban a sokszor bírált 25 százalékos túlórapótdíj. *De nem is a túlóráztatás fokozása a célunk.* Ehelyett saját hatáskörben a gazdasági vezetéssel keressük a lehetséges megoldást, csak hát *a szükséges feltételek gyakran túlmutatnak az üzemfőnökség lehetőségein.* Egyelőre az is bizakodásra adhat okot, hogy a szociális épület felújítása hosszas huzavona után megindult. *Decemberben, Miskolc felszabadulásának évfordulóján birtokba veheti az utazószemélyzet* — összegezte véleményét az szb-titkár.

Orosz Károly

ÖSSZHANGBAN AZ IGAZGATÓSÁGI TERVVEL

Tízből 3 millió tonna elszállítása hárul a veszprémi körzet dolgozóira

Kevesebb túlórával + Célprémium is ösztönzi a rakodást
Akik visszalépnek a felvételtől + Új brigádok alakultak

A szombathelyi vasútigazgatóság évi szállítási terve 10 millió 400 ezer tonna. Ebből 3,1 millió a veszprémi körzeti üzemfőnökségé. *Horváth Ferenc* üzemfőnökkel az eddigi eredményekről és a várható szállítási teljesítményekről beszélgettünk.

— Hogyan értékeli a januártól eltelt időszakot? — kérdezem.

— A tervek teljesítése szempontjából elégedett vagyok. Az első nyolc hónapra előirányzott 2,1 millió tonnás tervünknél többet fuvaroztunk 200 ezer tonnával. Sajnos *júliusban és augusztusban mintegy 2000 vagont nem tudtunk a felek rendelkezésére bocsátani.*

— Mi várható az év hátralevő részében?

— Növekszik majd az átmenő forgalmunk, több szenet és fát szállítunk, aztán ismét műtrágyából adnak fel többet. Sajnos a répaszállítások miatt valószínűleg nem kapunk majd elegendő nyitott vagont. A közeljövőben tartandó értekezleten *kérjük majd a 25 legnagyobb fuvaroztató vállalat képviselőit, hogy a saját és a MÁV érdekében a szállítmányok gyors kirakásával segítsék a kocsik fordulóját. A vasutasokat külön céljutalommal is ösztönözzük erre.*

— Vannak-e létszámgondjaik?

Horváth Ferenc üzemfőnök és Téli János szb-titkár egyezteti a feladatokat

— Sajnos igen. A tehervonatokhoz szükséges 23 fékező helyett például mindössze 14 van. Az aránylag tisztességesen megfizetett forgalmi szolgálattevői munkakörben is hiányzik 10 ember. A túlórák száma nyolc hónap alatt mégis 12 ezerrel volt kevesebb, mint a tavalyi hasonló időszakban. Ez annak köszönhető, hogy valamennyi vonatunkat 1+1 emberrel közlekedtetjük, de hátrányát főleg a tolatási műveleteknél tapasztaljuk.

— Ezenkívül méltatlankodnak a dolgozók, hogy az ebből megspórolt pénzt miért nem osztják fel közöttük — szól közbe *Téli János,* a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára. — A forgalmi szolgálattevői hiány okát többen a budapesti kirendelésekben keresik. Ugyanis *a segédtiszti tanfolyam előfeltétele a fővárosi szolgálat.* Inkább nem jönnek új felvételesek, semhogy ezt vállalják.

— Mi most az szb legfontosabb feladata?

— A legfontosabb feladat a gazdasági munka segítése. Sajnos, ez a gyakorlatban nem mindig sikerül. Bizalmi testületünk 1982-ben összesen három ülést tartott, ebben az évben pedig már *öt alkalommal kellett értekeznünk.* Igaz ugyan, hogy nehéz kivonni a termelőmunkából ilyen sokszor a bizalmiakat, de véleményüket nem nélkülözhetjük a közös tennivalók meghatározásánál, a testületi döntéseknél. Különben is az értekezletek összehívását részben ők, másrészt a gazdasági vezetők kedeményezik. Ily módon fordultak az őszi forgalom küszöbén a szocialista brigádokhoz, amelyek száma az idén 25-ről 34-re emelkedett.

Végezetül szétnéztünk a teherpályaudvaron, s meggyőződtünk róla, hogy a fuvaroztató ügyfelekkel, a vállalatok, üzemek dolgozóival — köztük a Volán képviselőivel — példásan működnek együtt a veszprémi vasutasok.

Kép és szöveg:

Sz. Jakab István

Gépesített rakodás Veszprémben

TALÁLKOZÁS

Zsuzsa, a szakaszmérnök

A mozdonyvezető tiszteleg az 5018-as személyvonat vezérállásából Pécelen leszálló fiatal mérnöknőnek, aki a Keletitől idáig a felügyeletére bízott vonalszakaszt, a pálya állapotát ellenőrizte.

— *Hartyányi Zsuzsa vagyok, az angyalföldi pályafenntartási főnökség szakaszmérnöke* — mutatkozik be, miután megszólítottam.

— Hogyan kerülhet egy törékeny alkatú nő ilyen „férfias" beosztásba? — kérdezem.

Elmosolyodik, majd így válaszol:

— *Nem véletlenül.* Tudatosan készültem a végül is megszerzett hivatásomra. *Már a dédnagyszüleim is a vasútnál dolgoztak,* s két évvel ezelőtt, miután befejeztem tanulmányaimat a Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnöki karának közlekedés-építőmérnöki szakán, nyitva volt az út előttem...

— Mi a szakaszmérnök feladata?

— Csinálni könnyebb, mint elmagyarázni — hangzik Zsuzsa válasza, aztán megtalálja a módját, hogy egyszerűsítse előadását a kívülálló számára: — Adva van egy vonalrész, élén a főpályamesterrel, akinek beosztottja az elszámoló, a felügyeleti és a munkáltató pályamester, valamint a vonalgondozók. Ez persze a dolog elvi része, mert nem biztos ám, hogy az adott szakaszon mindegyik munkakört betöltik a valóságban. *Ez év júniusa óta hozzám tartozik a rákos-péceli és a rákos-maglódi vonalszakasz. Közvetlenül mindössze hat ember munkáját irányítom.*

A további beszélgetésből persze kiderül, hogy azért mégsem ilyen egyszerű a szakaszmérnök dolga. A vonalgondozók naponta végiggyalogolják a pályát, miközben az apróbb rendellenességeket, hibákat maguk is kijavítják. A nagyobb munkálatokat azonban gondosan, részletesen meg kell tervezni. Az úgynevezett *időszakos vizsgálat* egyik mozzanataként utazik például a szakaszmérnök mozdonyon.

— Ilyenkor ellenőrzöm a vágány irányát, feljegyzem a fekszinthibákat, figyelem az ágyazatot. Ahol elszennyeződött, vagy sáros a pálya, ott tisztításra, rostálásra van szükség. Arra is ügyelni kell, hogy a mozdonyvezető jól lássa a jelzőket. Ha például fák, bokrok akadályozzák a szabad látást, sürgősen kell intézkedni. Az ilyen beutazások alkalmával *a mozdonyvezetők észrevételeikkel sokat segítenek nekünk.* — magyarázza Zsuzsa.

— Akkor hát részedre nem unalmas az utazás.

— Cseppet sem az, és nagyon szívesen teszem.

— Meg az is jó lehet, hogy nem kell éjszakáznod. Ismét elneveti magát.

— *Nemegyszer előfordul, hogy a javító-karbantartó munkához szükséges gépeket csak éjszakára kapjuk meg.* Augusztusban például — mondja — a felépítményes géplánc kizárólag éjszaka dolgozhatott, ami az egyéb okokon kívül azért is jó, mert *a munkához kedvezőbb az alacsonyabb sínhőmérséklet.* Olyankor nekem is ott kell lennem a helyszínen, s irányítani az embereket. Ha valami változik a programban, a gyors intézkedés főként elengedhetetlen...

Zsuzsa azt is elmondta, hogy *a döntésekben sokat segít a főpályamester sokéves gyakorlata, szakmai tapasztalata,* nem kevésbé a többi munkatárs, a beosztottak hozzáállása, kollégális magatartása, felelősségérzete.

— *Ezért szeretem a munkámat, hivatásomat* — jelenti ki a mérnöknő. — *Nagy a tét, sok a követelmény, de a pontosság, alaposság, a jól végzett munka öröme kárpótol mindenért...*

Búcsúzáskor nem mondtam, de most ide írom: kiegyensúlyozottságáért, magabiztosságáért irígylem egy kicsit a pályakezdésen túljutott fiatal vasutasnőt.

Csík Ibolya

KEMENES '83

September 16. és 17-e között első ízben rendezett országos parancsnoki szemlegyakorlatot a munkásőrség Vas megyében. A „Kemenes '83" elnevezésű harci gyakorlatot esős időben, sáros talajon a Celldömölk, Kemenesmagasi és Sárvár által határolt térségben bonyolították le.

Az akcióban részt vett a fegyveres testület egész Vas megyei állománya. Érkeztek kijelölt egységek a gyakorlatra Győr-Sopron, Veszprém és Zala megyéből is.

A gyakorlat kiváló eredménnyel zárult. Acélszürke egyenruhában is *példamutatóan helytálltak a vasutasok.* Egy szombathelyi század, amelynek kétharmada a járműjavító üzem, illetve a csomópont vasutasaiból állt, *országos parancsnoki dicséretben részesült.* Az elismerő oklevelet a záróértekezleten az országos parancsnoktól a század parancsnoka, a járműjavítóban dolgozó *Kondor Károly* vette át.

A „Kemenes '83" fedőnevű munkásőr szemlegyakorlatot, a Minisztertanács Honvédelmi Bizottságán és a társ fegyveres testületek képviselőin kívül megtekintette *Borbély Sándor,* a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának tagja, a munkásőrség országos parancsnoka, *Baranyai Tibor,* az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottság tagja és *Horváth Miklós,* a megyei pártbizottság első titkára is.

MÁV–VOLÁN–SZMT

Együttműködés az őszi forgalomban

A szegedi igazgatóság, a Volán 10-es számú Vállalata és a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa közötti együttműködés — az őszi szállítási feladatok sikere érdekében — már több éves múltra tekint vissza. Egymás kölcsönös támogatására, a VI. ötéves terv időszakára *középtávú együttműködési szerződést* is kötöttek, amely alapján rendszeresen megbeszélik a feladatokat, a közös tennivalókat.

Legutóbb szeptember 21-én tartottak tanácskozást, amelyen *dr. Ágoston József*, az SZMT vezető titkára, *Lovász Lázár* vasútigazgató és *dr. Kardos János*, a Volán 10-es számú Vállalatának igazgatója aláírták a szerződés ez évi kiegészítőjét. A most aláírt kiegészítő szerződés hangsúlyozza: *a feladatokat csak jól szervezett együttműködéssel, a fuvareszközök hatékonyabb kihasználásával, az állomási oda- és elfuvarozási teljesítmények fokozásával lehet teljesíteni.*

A feladatok megoldása érdekében mindkét fuvarozó vállalat intézkedést tett. A szegedi igazgatóságnak az év hátralevő részében mintegy 4,3 millió tonna árut kell elszállítani, ebből a kocsiigényes áruk súlya megközelíti a 3 millió tonnát. Cukorrépából közel egymillió tonna, kavicsból, homokból 562 ezer, ásványolajból 120 ezer, gabonából 160 ezer, zöldség-gyümölcsből 90 ezer, konzervből 120 ezer tonna elszállítása várható, hogy csak a legjelentősebb áruféleségeket említsük.

Az igazgatóság áruszállítási munkájából részt vállalnak Csongrád megye üzemei, gazdálkodó egységei is. A feladási áruforgalomnak mintegy 16—17 százaléka, a leadásinak több mint egynegyede innen kerül ki, illetve ide érkezik.

A Volánt az említett időszakban 280 ezer tonna áru kirakása és elfuvarozása várja a megyében. Arra törekednek, hogy *a késett rakodások arányát tovább csökkentsék.*

Az SZMT tisztségviselői a szállítási feladatokról tájékoztatják a vállalati szakszervezeti bizottságok vezetőit. A munkavédelmi felügyelőség az év hátralevő részében megkülönböztetett figyelmet fordít a rakodás, a szállítás biztonságos feltételeinek megteremtésére.

G. J.

SZÁMÍTÁSTECHNIKA AZ ÁTRAKÁSBAN

KGST-tanácskozás Nyíregyházán

A jegyzőkönyv aláírásának ünnepélyes pillanata

A határátrakó helyek irányításának számítógépes rendszeréről tanácskoztak a KGST Közlekedési Állandó Bizottsága mellett működő *számítástechnikai szakbizottság* munkatársai szeptember 26—30. között Nyíregyházán. A csehszlovák, a lengyel, a szovjet és a magyar vasúti szakemberek már nyolc éve foglalkoznak a szakbizottság keretén belül az egységesítéssel, a közös alapon nyugvó adatfelvétel és feldolgozás kialakításával, most pedig bekapcsolódtak a tárgyalás-sorozatba a román és az NDK-beli megbízottak is.

A tanácskozáson az egyes vasutak képviselői beszámoltak a múlt évben megszabott feladatok végrehajtásáról. Kiemelkedik a munkában a *záhonyi átrakókörzet*, ahol tíz évvel ezelőtt kezdték meg a kocsikutatások, átadási bizonylatok távgépíróval való rögzítését, majd számítógépes feldolgozását. *Kiépítették a teljes számítógépes adatgyűjtési és feldolgozási rendszert*, amelyet a Szovjet Vasutak is okmányként fogad el. A magyar bizottság vezetője, *Fehér Mátyás* ismertette az eredményeket, majd működés közben tekintették meg a berendezéseket, az egyes állomásokon kiépített információs központokat. Az üzemlátogatáson *Mikó Ádám*, a számítástechnikai üzem vezetője kalauzolta a KGST-delegációkat.

A tanácskozás befejezésekor aláírt záró jegyzőkönyvben *meghatározták a következő év feladatait.* Két ajánlást terjesztenek a KGST Műszaki-Tudományos Tanácsa elé. Az egyikben az átrakókörzetek kereskedelmi munkájának számítógépes feldolgozását szorgalmazzák, a másikban az adatbázisok létrehozásának és felhasználásának módszerére dolgoztak ki ajánlást. A jövő évi tanácskozást a csehszlovák partner rendezi.

(lányi)

SIKERES GYAKORLAT

Vonattűz az állomáson

Vízsugár zúdul minden irányból (Nagy József felvétele)

A vasútra feladott áruk 40 százaléka veszélyes áru. E nagy értékű rakományok védelme, illetve tűz esetén oltása nagy felkészültséget követel nemcsak a vasúti, hanem az állami tűzoltóságtól is. Különösen érvényes ez a villamosított vasútvonalakon, ahol egy esetleges tüzet 25 ezer Voltos feszültségű vezetékek alatt kell oltani. Hogy *hogyan?* — arra szeptember 13-án kaphattunk választ a szakemberektől a kiskunhalasi állomáson. Itt tartották meg ugyanis a szegedi vasútigazgatóság és a Bács-Kiskun megyei Tűzoltóparancsnokság közös vonattűzoltási gyakorlatát.

A feltételezés szerint: *az állomás X. vágányán egy hat kocsiból álló szerelvényen keletkezik tűz*, amelyben három tartálykocsi tűzveszélyes folyadékkal, gazolinnal van megtöltve, három fedett kocsi rakománya pedig bútor, gumiáru és papírhulladék. Ezt kellett a vállalati és a hivatásos tűzoltóknak a legrövidebb időn belül, az előírt terv szerint eloltani. *A nagyszabású gyakorlat végrehajtását a BM Tűzrendészeti Országos Parancsnoksága irányította.*

Délelőtt tíz óra után pár perccel ködgyertyákkal imitált füst adta tudtul, hogy *kigyulladt a szerelvény.* A tűzről azonnal tájékoztatták a forgalmi szolgálattevőt, aki értesítette a vállalati és az állami tűzoltóságot, ezzel együtt intézkedett az érintett terület áramtalanításáról, a szomszédos vágányokon álló szerelvények menekítéséről. A füstölgő szerelvényt perceken belül a mosóvágányra állították át, ahol tulajdonképpen a valódi „begyújtás" történt. *Elsőként a csomópont vasutas tűzoltóegysége érkezett a helyszínre.* Tagjai másodpercek alatt felszerelték a fecskendőket és vízsugár-függönnyel tették lehetővé, hogy a védő-aluöltözetben mozgó társaik szétkapcsolják az égő szerelvényt. Mire megkezdték a tartálykocsiktól eltolt szerelvényrész oltását, megérkeztek a környező vállalatok — a Ganz-MÁVAG, a Papíripari Vállalat, a Barnevál, a Fémmunkás és az Épfa — tűzoltói is, akikkel a vasutasok még 1976-ban *kölcsönös segítségnyújtási szerződést kötöttek.*

Velük együtt több irányból vették víz alá a fedett kocsikat. Közben berobogtak a „közelben állomásozó" kiskunhalasi, a kalocsai, a kecskeméti, a bajai és a kiskunfélegyházi *városi tűzoltók*, akik azonnal átvették az oltás vezetését, és megszervezték az égő tartályok, valamint a mellettük levő, szintén gazolinnal szennyezett terület oltását. *Az égő gazolin hatalmas fekete füstje valósággal betakarta az eget. A több méteres lángok felforrósították a levegőt, de a tűzoltókat mindez nem hátráltatta meg.* A tartályokból kilövő lángokat habtakaróval árasztották el. A legnagyobb feladatot az égő gumiáru eloltása képezte. Végül is az emberi összefogás és a technikai eszközök, beleértve a MÁV Budapest ferencvárosi *tűzoltóvonatát* is, győzedelmeskedtek a tűz felett.

A gyakorlatot követő értékelésen *Kovács János*, a MÁV tűzvédelmi vezetője elismeréssel nyugtázta az oltásban résztvevők hősies munkáját, helytállását. *Papp István* őrnagy, a Belügyminisztérium Tűzrendészeti Országos Parancsnokság képviseletében részletesen elemezte az oltási munkát. *Dicsérettel szólt a vasutasok, a vállalati tűzoltók és az állami tűzoltóság együttműködéséről.* Ez a gyakorlat is bizonyította, hogy az esetleges vonattűzre, annak felszámolására a tűzvédelmi szervek alaposan felkészültek.

A kiskunhalasi gyakorlaton ott voltak a társigazgatóságok tűzvédelmi vezetői, a szegedi igazgatóság és a pécsi körzet tűzvédelmi felügyelői, akik munkájukban szintén hasznosítani tudják az itt látottakat.

A sikeres gyakorlat után *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes jutalmakat adott át a szervezésben és a végrehajtásban élenjáróknak, majd jutalomban részesítették a kiskunhalasi körzeti vállalati tűzoltóegységet. Tagjai, *Tóth Tibor* tűzvédelmi felügyelő vezetésével a legutóbbi járási tűzoltóversenyen — a 800-as és 400-as kismotorfecskendő kategóriában első helyen végeztek.

(Gellért)

Napirenden

a záhonyi nyugdíjasok helyzete

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság a közelmúltban kihelyezett ülést tartott Záhonyban. A bizottság megtárgyalta többek között a záhonyi üzemigazgatóság területén élő nyugdíjasok helyzetét, életkörülményeit.

Az üzemigazgatóság írásos beszámolójához *Rigó Zoltán* üzemigazgató, a területi szakszervezeti bizottság jelentéséhez pedig *Szabados Sándor*, a tszb munkatársa fűzött szóbeli kiegészítőt.

A területen élő több mint 1200 nyugdíjasból 742-en tagjai a szakszervezetnek.

Hétmillióval kevesebb utas

A budapesti vasútigazgatóság nyolchavi mérlege

A *budapesti vasútigazgatóság* gazdasági és társadalmi vezetői a közelmúltban értékelték az év első nyolc hónapjának eredményeit, valamint a munkaerőhelyzetet.

A statisztika szerint ebben az esztendőben jóval kevesebben utaztak, mint tavaly. Januártól szeptemberig az igazgatóság területén 59,9 millió utas váltott jegyet, ami a tervezettnél kétmillióval, az előző évhez képest pedig 7,3 millióval kevesebb. A nemzetközi expresszeket kivéve valamennyi személyvonat pontosabban közlekedett, *a késési idő 4,7 perccel csökkent.*

A tervezettnél 42 ezer tonnával kevesebb árut továbbítottak. *A lemaradás az import- és a tranzitszállításoknál jelentős.*

A vállalatok kocsiigénye a bázishoz képest három százalékkal növekedett, amit a vasútállomások nem tudtak minden esetben kielégíteni. Ennek ellenére a szállításokhoz a fuvaroztatók több kocsit vettek igénybe. Az átlagos kocsiforduló 2,47 napról 2,65-re emelkedett. A rakodáshoz felhasznált vagonok átlagos terhelése 28,7 tonna volt, ami 2,5 százalékkal kedvezőbb a tervezettnél.

Az egy kocsira eső *késett rakodás* például a Ferencvárosban rakodó Vegyiműveknek 14,2 a Budapest Soroksári úton a TAURUS-nak 113,7, Rákoson az Egyesült Gyógyszergyárnak 105,6, Rákospalotán a COMPAK-nak 65,8 óra volt. Az igazgatóság többek között ezért nem tudott mindig kocsit adni a megrendelőnek.

A pályafelújítások tervszerűen haladtak. Az erre az évre előirányzott 31,9 vágánykilométerből szeptemberig 26,7 kilométert fektettek le. Ezek közül a lényegesebbek: Pilis—Albertirsa között 10,8, Veresegyház—Őrbottyán között 1,3 és Ercsi—Iváncsa között 7,8 kilométer.

A frekventált munkakörökben továbbra is tartós a munkaerőhiány.

Megharapta megmentőjét

Az üzemi balesetek sorában szinte egyedülálló az alábbi történet. *F. Károly*, a nyíregyházi vontatási főnökség mozdonyvezetője szeptember 1-én, 18 óra 30 perckor lépett szolgálatba. Az ipari tartalék M 32—2017-es számú mozdonyán teljesített szolgálatot. A rendkívüli esemény 20 óra 30 perckor történt. A VI. vágányon haladt mozdonyával éppen, amikor észrevette, hogy a sínek között egy férfi fekszik.

Azonnal megállította a mozdonyt, és leszállt, hogy felsegítse a fiatalembert, aki láthatóan ittas volt. A segítőkész mozdonyvezetőt azonban a férfi — mint később kiderült, a 19 esztendős *U. Sándor* nyíregyházi autófényező — megtámadta, és dulakodás közben az alkarjába harapott. A sérülés olyan mértékű volt, hogy *F. Károlyt* a baleseti sebészetre kellett szállítani.

A fiatalembert a rendőrség őrizetbe vette.

P. J.

MUNKÁSGYŰLÉSSEL KEZDŐDIK

Centenáriumi előkészületek a Keletiben

A Keleti pályaudvar jövőre ünnepli fennállásának 100. évfordulóját, de a centenáriumra már készülnek az ország legnagyobb fejállomásának dolgozói, a Keleti körzeti üzemfőnökség társadalmi, gazdasági vezetői.

Tóth Károlynak, a pártbizottság titkárának kezdeményezésére máris elkészült az a forgatókönyv-javaslat, amely magába foglalja a jövő évi ünnepségsorozatot. Ezzel kapcsolatban tartottak tanácskozást szeptember 29-én az erre a célra alakult *operatív előkészítő bizottság* tagjai. Alakul ezenkívül egy *emlékbizottság* is, amelynek vezetője a közlekedési miniszter vagy az államtitkár lesz.

A forgatókönyv szerint *a Keleti jubileumi esztendeje január 3-án évnyitó munkásgyűléssel kezdődik:* A budapesti vasútigazgatóság vezetője a műszaki kocsiszolgálat szerelőcsarnokában ismerteti az 1984-es feladatokat a pályaudvar dolgozóival, s *versenyt hirdet a még jobb, balesetmentes munka megszervezéséért, a kiváló cím elnyeréséért.* Javaslatot tesz arra is, hogy a csomópont minden gazdasági egységénél szervezzék meg a *„Dolgozz hibátlanul!"* vagy az *Add a neved a munkád mellé!* mozgalmat. A brigádok körében már megállapodás született, amely szerint *100 óra társadalmi munkát vállalnak a 100 éves Keletiért.* Ez személyekre bontva körülbelül tíz órát tesz ki.

A *Közlekedéstudományi Egyesület* is emlékülést tart. A szakemberek ezen a személykocsik javításának problémáit, valamint a villamos mozdonyok üzemeltetése során szerzett tapasztalatokat, a diagnosztika alkalmazásának fejlesztését, illetve a VI. ötéves terv még hátralevő feladatait tárgyalják meg.

A dátumot még nem tűzték ki, de minden bizonnyal *emléktáblát* lepleznek le a Keleti pályaudvar valamelyik ismertebb területén. Az érkezési oldalon *talpazatra helyezik a V. 40 016 pályaszámú Kandó villamos mozdonyt.*

A pártbizottság irányításával a párt- és tömegszervezetek aktivistái már most *megkezdték a Keleti munkásmozgalmának felkutatását,* hogy az erre a célra készülő kiadványban a nyilvánosság elé tárják a múlt eseményeit. Ezzel függ össze az a találkozó is, amelyet azokkal a volt „keletis" vasutasokkal tartanak, akik régebben a pályaudvaron dolgoztak, de jelenleg magasabb munkakört, társadalmi tisztséget töltenek be.

A Keletiben tartják meg a hagyományos *tisztavatást* is. Az évforduló alkalmából iparművész által tervezett, illetve kivitelezett 200 centenáriumi *emlékplakettel* jutalmazzák azokat a vasutasokat, akik kiemelkedően jó munkát végeztek. A 100 esztendős Keleti múltjáról rendezett *kiállításon* korabeli fotók, ruhák, munkaeszközök, eddig még a nagyközönség által nem látott eredeti építési rajzok kerülnek az érdeklődők elé. A bizottság *jubileumi menetjegy* kiadását, valamint *emlékbélyeg* megjelentetését is tervezi.

(séra)

FEHÉRVÁRI LÁTOGATÁS

Amikor a H betűnél tartottak...

Mozdonyvezetők „önkéntes" kocsirendezői szolgálatban

Lapozgatom a jegyzetfüzetem, amely e riportom vázlatát őrzi. Töprengve olvasom a kusza sorokat, a hosszabb-rövidebb dialógusokat, a történetben szereplő emberek nyilatkozatait. Sugárzik a mondatokból az elkeseredés és a tehetetlenség, néha a szikrázó indulat, a bírálat. Makacsul gyötör a gondolat: kinek van igaza? Mielőtt azonban bárki is arra gondolna, hogy érdekes jogi eset kapcsán teszem fel e kérdést, le kell szögeznem: a válaszra nem vállalkozhatom, hiszen nálam hivatottabbak sem tették eddig. Tekintse hát az olvasó ezt az írást olyan vázlatnak, amely az ok és okozati összefüggéseket — az érdekeltek közreműködésével — részrehajlás nélkül próbálja feltárni. A panaszosok neveit monogrammal jelöltem. Nem ők kértek erre, saját elhatározásomból tettem.

Belépéskor nem így gondolták

Az előzményekről. Három székesfehérvári mozdonyvezető, kollégáik nevében keresett fel a szerkesztőségben. Arra kértek, hallgassam meg panaszukat, majd a körzeti üzemfőnökségen is gyűjtsek személyes tapasztalatokat. A panaszuk lényege: *nem akarnak kocsirendezők lenni!* Szeretik a hivatásukat, a szakmájukat, a mozdonyt... Évtizedes helytállással, becsületes munkával bizonyították eddig. Életcéljuk lett a mozdonyvezetés, *ezért szegődtek a vasút szolgálatába.* Sokuknak több szakmája és tisztképzője is van. Több mint másfél évvel ezelőtt azonban arra kötelezték őket, hogy egyszerre kilencen szálljanak le a mozdonyokról, és három hónapig végezzenek kocsirendezői munkát, majd újból és újból 9-9 mozdonyvezető követi így őket.

— Mivel indokolták ezt?

— *Annyira kevés a kocsirendező* — válaszolja M. Gy. —, *hogy ha mi nem segítünk, leáll a pályaudvar. Hiába van mozdonyvezető, ha nincs, aki a kocsikat összekapcsolja, érveltek a vezetők.*

— Ez valóban így van — folytatja N. J. szakszervezeti bizalmi-helyettes. — *Mi mégis méltánytalannak tartjuk, hogy az üzemfőnökségre szakadt gondokat velünk orvosoltatják. Nekünk kell kimozdítani a sárbaragadt szekeret, pedig mi sem üdülünk a MÁV-nál.*

— Havonta 250-270 órát dolgozunk a törvényes 182 helyett — veszi vissza a szót M. Gy. — A pihenőnapokat nem tudják biztosítani, sokan a tavalyi szabadságot sem vették még ki. *Elvállaltuk, hogy ha szükséges, vonatvezetői, vagy vonatkísérői munkakört is ellátunk, mert létszámhiány van. Mindezt tetézi a kocsirendezői szolgálat. Hány bőrt akarnak lehúzni rólunk?*

Jog szerint

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség 240 mozdonyvezetője közül hozzávetőlegesen kétszázat érint ez az intézkedés. Negyvennyolc éves korig, ABC-sorrendben kötelesek a vezérek kilences csoportokban, három hónapig kocsirendezői munkát végezni. A MÁV-nál nincs több ehhez hasonló példa! Hogyan lehetett hát ezt Székesfehérváron rendszeresíteni, bevezetni? A válasz roppant egyszerű: *egy paragrafus segítségével.* Jogászok okosították ennek lényegéről. A Munka Törvénykönyve 35. §-ának 1. bekezdése a következőket tartalmazza: *„A dolgozó indokolt esetben munkakörébe nem tartozó munkát is köteles átmenetileg ellátni. Ez azonban beosztására, korára, egészségi állapotára, vagy egyéb körülményeire tekintettel reá aránytalan sérelemmel nem járhat, és nem sértheti eredeti munkaköre szerinti munkabéréhez való jogát."*

A más munkakörben való foglalkoztatás — ezt is törvény szabályozza — maximum három hónap lehet. Ha a törvény betűjét értelmezzük, az ügy kristálytiszta. A laikus is eldöntheti, hogy a munkáltatónak joga volt a mozdonyvezetőket átmenetileg kocsirendezőnek vezényelni. Az indok: *a létszámhiány.* Példásan alkalmazták az említett paragrafus egyéb előírásait is. A mozdonyvezetők *kocsirendezőként is annyit keresnek, mint eredeti munkakörükben.* Kézenfekvő tehát a kérdés: miért tartják a mozdonyvezetők önmagukra nézve mégis aránytalan sérelemnek a kocsirendezést?

Az okok mélyebben gyökereznek. Erről az üzemfőnökségen győződhettem meg. Helyszín: a mozdonyvezetők tartozkodója. Az időpont, reggel hét óra.

A kopott bútorzatú helyiségben húszan-huszonöten várnak rám. Többen éjszaka szolgáltak, mások most kezdik a munkát. Rögtön a lényegre térünk, biztatni senkit sem kell.

— Jelenleg a névsorban a H betűnél tartanak — magyarázza P. — *Rám csak később kerülne a sor, de remélem, hogy addig visszavonják ezt a rendelkezést. Én ezt az egészet antidemokratikus intézkedésnek tartom. Nem azért tanultam, hogy kocsirendező legyek! A létszámhiányról mi nem tehetünk. Az üzemfőnökség súlyos gondjait közösen kellene orvosolni. Miért csak egy munkáscsoportot sújtanak ezzel a kedvezőtlen intézkedéssel? Túlórázunk mi így is eleget. Ha kilenc mozdonyvezető saját munkakörében dolgozhatna, kevesebb lenne a túlóra, és több szabadnapot lehetne kiadni. Nincs olyan fórum, amely hatálytalanítaná ezt a vasúton példátlan intézkedést?!*

— Megkérdezték önöket, hogy vállalják-e a kocsirendezést?

Felmorajlik a terem. Egymást kiegészítve idézik a történteket.

„Szinte egyik napról a másikra vezették be. A szakszervezeti gyűlésen erről szó sem volt, egyébként is semmiről sem tájékoztattak! A többség nem vállalta önként a kocsirendezést!"

„1982. januárjában volt egy szakszervezeti gyűlése az utazóknak. Az előtte való hetekben — nem hivatalos forrásból — értesültünk arról, hogy mire készülnek, ezért azon a gyűlésen felállt M. Gy. kollégánk, és megkérdezte, igaz-e a híresztelés? A főbizalmi azt válaszolta, hogy amíg ő itt lesz, addig a mozdonyvezetőknek nem kell kocsit rendezni, de néhány nap múlva egyszerűen közölték a szakszervezeti bizalmiakkal, hogy meghatározatlan ideig (három havonként) vállalni kell a kocsirendezést!"

„Miért nem hívtak össze közös tanácskozást, amelyen mi is kifejthettük volna véleményünket? Sajnos *nem szavazhattunk sem ellene, sem mellette! 1982. február 1-én már menni kellett az első csoportnak!"*

Bérfeszültség

A hirtelen beállt csendet E. I. töri meg.

— Drága foglalkoztatás ez a MÁV-nak. *Kvalifikált szakemberek,* mint kocsirendezők! Kíváncsi lennék, mit szólna egy esztergályos, ha három hónapig segédmunkásnak, vagy darukötözőnek kellene lennie. Én már novembertől januárig voltam kocsirendező. Részt vettünk a baleseti oktatáson, és egy hétig felügyelet alatt dolgoztunk. *Álmodni se akarok arról a három hónapról.*

— *Annyira nehéz volt?*

— Főként azért, mert a kocsirendezők sem fogadtak örömujjongással. Szemünkre vetették, hogy havi *8-9 ezer* forintért csináljuk ugyanazt, amiért ők csak hatezret kapnak. Emiatt *rossz a munkahelyi légkör. Szerintük ennyi pénzért lennének jelentkezők végleges beosztásba...*

— Én is átestem már a tűzkeresztségen — szól közbe B. L. — Hogyne tartanánk sérelmesnek a kocsirendezést, hiszen a munkahelyi körülmények is rosszabbak, mint a mozdonyon. A vágányok közötti melegedők nem embernek valók. Hetente egyszer takarítanak, a sínek között bokáig járunk a műtrágyában, a sóderban, a szénben. A térvilágítás sem megfelelő. Ezen kívül *az első hónap rendkívül balesetveszélyes.* A mozdonyhoz szokott vezér másképpen érzékeli a sebességet, ügyetlenül mozog a kocsik között. Az újfelvételest egy hónapig tanítják. *Én a műszak vége felé már négykézláb mászom ki a kocsik közül, olyan izomlázam van. Egyszer meglökték a kocsisort. Annyi időm maradt, hogy lehasaljak a két sínszál közé. A véletlenen múlott, hogy egy csavarkapocs nem vágta szét a fejem.*

Nemcsak a mozdonyvezetők

— Az idegen mozdonyvezetők is lenéznek bennünket kesereg egy másik vezér. — Viccelődnek velünk, ugratnak. De ennél nagyobb baj, hogy híre ment a környéken a mi rendezői tevékenységünknek, és a fiatalokat is elriasztja. Két fiam is itt dolgozott a vasútnál. Az egyik már elment, dízelszerelő volt. A másik mozdonyvezető akart lenni, de már lemondott róla. *Milyen munkahely az, ahol nem dolgozhat a szakmájában az ember?* — mondta. Két éve már egy gyakornok sem jött hozzánk. Hogyan akarunk így kedvet csinálni a fiataloknak? Nem csoda, ha elfordulnak a vasúttól! Mi hivatásunknak tartjuk a mozdonyvezetést, ezért nem szedjük a sátorfánkat, de *ezzel nem lehet visszaélni. Lenni kell más megoldásnak! Háromhavonként kilenc ember húzza ki a csávából Fehérvárt?*

— A munkaerőhiányra való hivatkozás csak lepedő a szervezetlenség takarására — jegyzi meg K. S. — Sehol sincs elég kocsirendező, mégsem vetik be a mozdonyvezetőket. Ha panaszkodunk, néhány középvezető könnyen kijelenti: *jó lesz, ha befogjátok a szátokat, mert rossz vége lesz! Ne fejtsetek ki ellenpropagandát. Azt is rossznéven vették néhányan, hogy három kollégánk a vasutasszakszervezetben járt. Megkerültük a szolgálati utat, mondták. Pedig jogunk van panaszt tenni. Egyszer azt is megvizsgálhatnák már, hogy miért mennek el innen az emberek, és miért van kevés kocsirendező...*

Ezek után kíváncsi voltam, mit szól mindehhez a szakszervezeti bizottság? *Szeder János,* a körzeti üzemfőnökség szb-titkára kérdésemre így válaszolt:

— Ismerjük a mozdonyvezetők panaszait, de *mit tegyünk?* Kényszerhelyzetben vagyunk. Nincs kocsirendező. A mozdonyvezetőkhöz mégis közelebb áll a kocsirendezés. Információból ismerjük ezt a témát. Az elegyrendezés nem állhat le.

— Hány kocsirendező hiányzik?

— *Ezt nem tudom pontosan megmondani, de nézze, itt van éppen a kimutatás. 1981-ben 35 kocsirendezőnk volt, most 32 van.* A forgalmi szakszolgálatunk nagyon gyengén áll. Sok váltókezelő és forgalmi szolgálattevő is hiányzik. *Állomási tartalékos két évvel ezelőtt 16 volt, most már csak három van. A vonali tartalékosok száma is 15-ről 3-ra csökkent.* 1981-ben 2036 volt az összlétszám, most 1832. A legtöbben a frekventált munkakörökből mentek el. Hiába, *nem jönnek a fiatalok a vasúthoz!*

— Nem tudnak kilenc kocsirendezőt felvenni?

— Sajnos nem. De menjünk át az üzemfőnök elvtárshoz, ő jobban ismeri ezt a témát.

Rácz Alpár üzemfőnök:

— Tudjuk, nem jó dolog ez, de akkoriban nem volt más megoldás számunkra. Kezdetben vállalták a mozdonyvezetők, *viszonylag* tudomásul vették.

— Nekem azt mondták, meg sem kérdezték őket. Szinte egyik napról a másikra vezették be.

— *Ez nem igaz! Széles körű előkészítés folyt. Vezetői értekezletet is tartottunk, amelyen ott voltak a bizalmiak és a tömegszervezetek képviselői.*

— A mozdonyvezetők azt állítják, hogy ott *bejelentették* a tényt, a dolgozóknak nem volt alkalmuk véleményt nyilvánítani.

— Az utazók szakszervezeti főbizalmija is sokat beszélgetett az emberekkel erről, többen vállalták. Mi foglalkozunk a munkaerőszerzéssel is, de sajnos nem sok eredménnyel. Még a Nyírségbe is elmentünk újfelvételest keresni. Munkásszállást ígértünk, de hiába. Nehéz helyzetben vagyunk. *A szombathelyi igazgatóságtól most rendeltek ide tíz sarust, mert az sincs. Az elmúlt hónapban már akadozott az elegyfeldolgozás. A gurító még ezután sem üzemelhet...*

— Csak a mozdonyvezetők pótolhatják a kocsirendezői hiányt? Nem lát más megoldást?

— *Nem látom a reális lehetőségét annak, hogy a közeljövőben megszüntessük a mozdonyvezetők kocsirendezőként való alkalmazását.* Egyébként nemcsak ők dolgoznak idegen munkakörben. A hét végén például *a kereskedelmi üzemfőnök-helyettes váltókezelő volt Ercsiben, a forgalmi elenőr pedig Móron. Vagy említhetem a Fehérvári állomásfőnököt is, aki térfelvigyázóként dolgozott, vagy a forgalmi üzemmérnököt. Ő is váltót kezelt.* Remélem, jövőre már sikerül indítani Fehérváron az egyik szakközépiskolában forgalmi-kereskedelmi osztályt is. Akkor talán javul a helyzet.

— Hallottam, hogy több mozdonyvezető elment már az üzemfőnökségtől a kocsirendezés miatt.

— *Ilyen okból még egy sem ment el.* Egyébként négy-öt évenként kerül csak egy mozdonyvezetőre a sor, hogy három hónapig kocsirendezést végezzen. Tudjuk, hogy nem jó dolog ez, *de mást nem tehetünk.*

Akik elmentek

Lehangoló mondat. Lényegében itt be is fejezhetném a riportot, de jegyzetfüzetemben van még egy feljegyzés. *Keliger Gyula* villanyszerelő 17 évig dolgozott a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség javítóműhelyében csoportvezetőként. A közelmúltban felmondott. Vele Vértesacsán találkoztam. Az indítékok érdekeltek.

— *Több ok is megerősítette bennem az elhatározást, hogy búcsút mondjak a vasútnak.* A műhelyben március 1-én átszervezést hajtottak végre. Korábban az én csoportom a mozdonyok napi vizsgálatát végezte, a revíziósok pedig a nagyjavítást. Az átszervezés lényege, hogy mi segítsünk be a nagyjavításba, ha éppen van tíz perc pihenőnk. *Ez tovább növelte a tervszerűtlenséget, a légkör már elviselhetetlen volt. A dolgozókkal való bánásmód sem a legideálisabb. Már egy segédmunkás sincs a műhelyben, de lassan szerelő sem lesz...*

— Miért?

— *Az utóbbi két hónapban az egyik fordás csoportból heten adták be a felmondásukat, ketten pedig bevonultak katonának. Három villanyszerelő is menni készül. A legjobban az fáj, hogy meg sem kérdezték tőlünk, miért akartok elmenni? Az szb sem kutatja az okokat. A dolgozókkal bánni is tudni kell, mert a munkahelyhez való kötődés nemcsak pénzkérdés.*

— Nem sajnálja a vasútnál töltött tizenhét esztendőt?

— *Szerettem a mozdonyokat, a munkát, de a helyi körülmények távozásra kényszerítettek.* A Videotonhoz megyek karbantartónak. Egy műszakban dolgozom majd, tiszta munkahelyen. A vontatási főnökség huzatos, fűtetlen műhelye, feszült légköre már csak emlék. *Ma szolgáltam utoljára...*

És ebben a félévben szolgált utoljára: *Kardos Ferenc, Kenesei Árpád, Kovács Gábor* és *Kiss Csaba* mozdonyvezető is. *Rájuk már nem számíthatnak a kocsirendezői munkakörben. A vezérek névsora a H-betű után ezáltal is rövidebb lett...*

Kaszala Sándor

Szombathely az élen

Értékelték az újítási versenyt

Mint arról már lapunkban hírt adtunk, a MÁV Vezérigazgatóság, a vasutas-szakszervezettel egyetértésben az újítómozgalom továbbfejlesztése, valamint a VI. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a vasútigazgatóságok részére 1981. január 1-től 1985. december 31-ig *újítási versenyt* hirdetett. Az első három helyezett félévenként anyagi elismerésben részesül.

Az értékelő bizottság az 1983 első félévére beérkezett jelentések alapján az alábbi helyezési sorrendet állapította meg:

1. a szombathelyi, 2. a budapesti, 3. a miskolci, 4. a szegedi, 5. a debreceni és 6. a pécsi vasútigazgatóság. Az első három helyezett igazgatóság területén 30, illetve 25 és 20 ezer forintot osztanak szét az odaítélt jutalomból az újítási mozgalom legjobbjainak.

ÚJ ÖTLET?

KN után TP

Egy ideje nem kevés gyermeteg ötlet születik itt-ott, és mindig akadnak, akik zseniálisan fel is karolják ezeknek a furcsa agyszüleményeknek a kivitelezését. Olvashattuk például a Népszabadságban annak az utasnak a panaszát, akit érvényes menetjegye ellenére 200 forintos bírsággal sújtottak (volna), mert felszállt a vonatra. Úgymond annak KN jelzésű kocsijába. Ez a KN, azaz „kalauz nélküli" kocsi is új utasbosszantó találmánya valakinek. Ám, van ennél jobb is:

„Nagyon kirívó eset miatt írok önöknek" — olvassuk Nagy József, Sopron, Ibolya utca 11. szám alatti lakos szerkesztőségünknek küldött levelében. *„A fiam szeptember 18-án indult vissza itthonról a csornai kollégiumba, s a gyorsvonatban kiesett zsebéből a levéltárcája, benne a személyi igazolvánnyal, más iratokkal és csekély 70 forint összegű (3 húszas, meg 1 tízes) papírpénzzel. A kalauz, aki megtalálta, becsületes emberként leadta a talált tárgyat Győrben."*

A folytatás kezdetben még egészen normális, természetes a levélíró szerint: *„Két nap múlva értesítést kaptunk Győr körzeti üzemfőnökségéről, hogy a tárcát bármelyik páros napon meghatározott időben átvehetjük. Kivéve a személyi igazolványt, amit elküldenek a soproni rendőrségnek."*

No, jól van. A fiú anyja kivett egy nap szabadságot, és elutazott Sopronból Győrbe. Meg is kapta a tárcát — *pénz nélkül!* S azzal a magyarázattal, hogy 24 óra elteltével a MÁV-pénztárnak kötelessége bevételezni az így talált forintokat. *„Ne is reklamáljanak, mert az a pénz már a vasúté, tehát semmiképpen nem kaphatják vissza. Erre rendelet van!"* — oktatta ki a vasúti tisztviselő az ügyfelet. Nem csoda, hogy a levél végén, nem kis iróniával, ez a tanulság áll: *„Követni fogom a MÁV példáját, miután a KN után a TP-t, vagyis a Talált Pénz rendszert is bevezette. Ha tehát találok valahol tízezer forintot, akkor azt majd én is „bevételezem" magamnak. Ráadásul nem 24, hanem 12 órán belül, mert az mégis csak rövidebb idő."*

Szerintünk persze egyéb tanulsága is van ennek az ügynek...

(h)

Nem állt meg...

Szeptember 7-én, 16 óra 38 perckor, Almásfüzitő és Neszmély állomások között az AS. 44. számú, fénysorompóval ellátott útátjárón egy sódert szállító tehergépkocsi összeütközött a 32 913. számú vonattal. Koronatanú egy bicskei gépkocsivezető, aki a baleset előtt a sorompó túloldalán szabad jelzésre várakozott Tátra teherautójában. Elmondta, hogy a sódert szállító autó tatabányai sofőrje a fényjelzést figyelmen kívül hagyva hajtott a sínekre. Életével fizetett mulasztásáért.

KALAPÁCS KOPPAN A KOCSIK KEREKÉN

Gyerekkoromban mindig csodáltam a vonat ablakából a kocsik kerekét kopogtató „kalapácsos embert". Ezek az emlékeim éledtek újjá a napokban, amikor *Barna József*, a Déli pályaudvar kocsivizsgáló csoportjának mestere egy kis rögtönzött bemutatót tartott részemre szakmájának alapfogásaiból. Biztatott, hogy figyeljem csak én is a begördülő vonatok „járását", vegyem észre: miként billegnek a kocsik. Hallgassam meg, mit mond a kerékabroncs a kalapács ütésére. Így tudtam meg, hogy *a felelősség ebben a munkakörben sokkal nagyobb, mint valaha gondolhattam volna.*

A kocsik belsejét is megszemléltük néhány szerelvényen, s közben nem egy kitört ablakú, gyenge világítású, hiányos, megrongált berendezésű járművet láthattam. Olyan is akadt, amelynek fülkéjét tűzoltókészülék fehér porával borította be valami „tréfás kedvű" ismeretlen utas.

— *Nincs mit tenni, muszály vörös bárcát ragasztani a kocsi oldalára* — nemegyszer ez a kocsivizsgálók „diagnosztikája".

— A forgalmi szolgálat dolgozói bizonyára nem örülnek az ilyen járművek kisorozásának — jegyzem meg. — Vitathatják esetleg, hogy csak a hibás fék, a meglazult ütköző jelent közvetlen veszélyt, ellenben a kitörött ablak vagy egy-egy fülke szennyeződése miatt például nem kellene a műszaki kocsiszolgálatnak „akadékoskodnia". Sokszor nincs is idő a kisorozásra...

— Nem hiszem, hogy a kocsirendező vagy a forgalmi szolgálattevő kollégák ne látnák be igazunkat, még ha olykor-olykor csakugyan meleg helyzet adódik, az előírásoknak vagy a kultúrált utazás feltételeinek nem megfelelő személykocsik lebárcázása miatt — válaszolja Barna József, amihez társa, *Molnár László* hozzáteszi —: *Amióta egységes irányítás alá, vagyis a kelenföldi üzemfőnökséghez tartozunk, megszűnt a korábbi szakmai sovinizmus. Egy csapatot alkotunk, és mindnyájunknak az az érdeke, hogy tisztán, biztonságosan, meg pontosan közlekedjenek a vonatok.*

Szóba kerül a munkát itt is akadályozó létszámhiány, és ennek függvényében a fegyelem.

— *Sokan vannak köztünk is olyanok, akik két-három ember helyett húznak* — mondja a kocsivizsgálók mestere. — *Ami pedig a munkafegyelmet illeti: nálunk a felelősség miatt ezt is okvetlenül be kell tartani.*

Listát vesz elő, úgy folytatja: — Kilencvenkét név van rajta, s mindegyiknél az előfordult vétségek is felsorolva; *„felületes munkavégzés — a víztöltés elmulasztása — ittasság — igazolatlan hiányzás — vasutashoz méltatlan magatartás" stb. A* büntetés szigorú. Egy nap igazolatlan hiányzásért az üzemi részesedés 20 százalékától búcsúzhat közülünk bárki. Két nap után 50, három napért már a 100 százalékot is eléri a levonás.

A szonda mindennapi használta eszköz a Déliben. Ebből havonta száz darab is elfogy. S a kocsivizsgálók közül, akik érzik, vallják a közös felelősséget, senki sem tiltakozik ellene...

Lakatos Mária

ERNST THÄLMANN A BRIGÁD PÉLDAKÉPE

Kitüntetés az NDK-ból

a népek barátságának ápolásáért

A Német Demokratikus Köztársaság megalakulásának 34. évfordulója alkalmából az NDK budapesti nagykövetségén kitüntetések átadására került sor. Magyarország és az NDK népei barátságának ápolásában, elmélyítésében, a gazdasági, a kulturális, a társadalmi és a tudományos együttműködésben végzett kiemelkedő tevékenységükért heten — közülük 3 kollektíva — vehették át a *„Népek Barátsága Liga"* érdemérmet. A magas kitüntetést a vasút területén egyedül a MÁV Északi Járműjavító Üzemben dolgozó *Ernst Thälmann szocialista brigád* kapta meg.

Az NDK megalakulása óta aktív nemzetközi tevékenységével, békepolitikájával nagy tekintélyt vívott ki a világ haladó erői körében, jelentősen járult hozzá a szocialista közösség államainak fejlődéséhez, egységük erősítéséhez. Az NDK-t és hazánkat, népeinket a közös célok és erős testvéri szálak kötik össze.

Ennek szellemében fejlődött ki a MÁV Északi Járműjavító Üzem és az NDK vasúti járműjavító üzemei között is a szoros kapcsolat, a testvéri együttműködés. *A két nép barátságának ápolásáért különösen sokat tett a most kitüntetett Ernst Thälmann szocialista brigád.* Ez a közösség 1977-ben alakult, tagjai műszaki vezetők, adminisztratív dolgozók. Az alakuló brigádértekezleten a német és a nemzetközi munkásmozgalom kiemelkedő vezetőjének, Ernst Thälmannak a nevét vették fel. *Gazdasági feladataikat magas színvonalon teljesítik, műszaki ismereteiket mindig bővítik.*

Az NDK kultúrcentrummal szoros kapcsolatban állnak. Ez az együttműködés műszaki és kulturális területen egyaránt mindkét fél számára hasznos. Kapcsolatot tartanak az ország más Ernst Thälmannról elnevezett szocialista brigádjaival, közösen szerveznek különféle programokat, megemlékezéseket.

Jávorszky Miklós

Klubot avattak Záhonyban

Évek óta eredményesen dolgozik Záhonyban a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* helyi tagcsoportja. Munkájukat nehezítette eddig a helyiséghiány. Az üzemigazgatóság vezetői az állomás területén engedélyezték egy régi épület átalakítását. Ez az épület lett az otthona most az MSZBT-nek, az Ifjú Gárdának és az MHSZ-klubnak is.

Az új klubot szeptember 16-án avatták fel *Nádasdi Erzsébetnek*, az MSZBT országos központja munkatársának és *Czirják Ferencnek*, a megyei pártbizottság osztályvezetőjének jelenlétében. Ott volt *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára is.

Az új klubot *Rigó Zoltán* üzemigazgató adta át *Csorba József* ügyvezető elnöknek. A terveket *Kukely Márton* klubtitkár ismertette.

A helyiség — amely egy nagyobb tanácsteremből és egy klubteremből áll — már több rendezvénynek adott otthont. A művelődési házzal közösen orosz nyelvtanfolyamot szerveztek, amelyen azok vesznek részt, akik a vasúti határforgalomban napi munkakapcsolatban állnak a szovjet vasutasokkal. *A nyelvoktatáshoz segítséget ad a Gorkij nyelviskola is.*

Október végére tervezik a szovjet ösztöndíjasok klubjának megalakítását. Az átrakókörzet 15 dolgozója a Szovjetunióban végezte el egyetemi tanulmányait.

Novemberben öt szovjet és öt magyar család találkozójára készülnek. Megrendezik a szovjet gyermekeknek a decemberi Télapó-ünnepséget. Az MSZBT helyi csoportja a szervezője a november 7-i megemlékezésnek, amelyen a szovjet állampolgárok is részt vesznek.

Az MSZBT-klub avatásakor kiállításon mutatták be az átrakókörzet életét, valamint az MSZBT tevékenységét. Ez alkalommal zajlott az *Együtt a közös úton* című szocialista brigádvetélkedő körzeti döntője is. Összesen 97 csoport vett részt a versengésben, s közülük a területi elődöntőbe a számítástechnikai üzem *Neumann János szocialista brigádja* jutott.

L. B.

Jugoszláv vasutasok nyerték a határforgalmi versenyt

A Magyarboly és Beli-Monastir magyar—jugoszláv határállomások munkaversenyének értékelő ünnepségét Pécsett rendezték a közelmúltban.

A húsz éve folyó munkaversenyt ötéves ciklusokban félévenként értékelik. A vándorzászló végleg azé az állomásé lesz, amely az öt év alatt legalább három évet megnyert. A jelenlegi értékelés alapján, az 1983. I. félévének versenyében a jugoszláv vasutasok győztek.

Szakszervezeti nap Pécsett

Szeptember 24-én *térzene* köszöntötte a pécsi vasútállomásra érkezőket. A pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szakszervezeti napot rendezett.

A délelőtti fő program a *fórum* volt, amelyen az üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői válaszoltak a dolgozók kérdéseire.

Délután a szocialista brigádok egy éve tartó kulturális vetélkedőjének döntőjére került sor. Logikai és memóriafeladványok után általános vasúti és szakszervezeti kérdésekre kellett válaszolniuk a versenyzőknek. A verseny első három helyezettje tárgyjutalmat kapott.

A szakszervezeti nap *sportvetélkedővel és vacsorával zárult.*

Múzeumi emlékérem

Huszonkettedik alkalommal rendezték meg októberben a múzeumi hónap országos rendezvénysorozatát. A Csongrád megyei nyitóünnepségen dr. Trogmayer Ottó, megyei múzeumigazgató adta át a múzeumi emlékplakettet a szegedi körzeti üzemfőnökség Hunyadi János szocialista brigádjának.

A vontatási kollektíva 1981-ben kötött szerződést a múzeummal az Ópusztaszeri Nemzeti Emlékparkban levő kisvasút felújítási és karbantartási munkáinak végzésére. A főleg motorszerelőkből álló 11 tagú brigád 40 ezer forint értékű társadalmi munkát végzett az emlékparkban. E munkájukkal érdemelték ki a mostani elismerést.

Műszaki könyvnapok

A műszaki és közgazdasági könyvnapok keretében október ber 7-én a szegedi igazgatóság tanácstermében előadással, könyvkitállítással és árusítással egybekötött rendezvényt tartottak. Ezen Sajtos Péter igazgatóhelyettes méltatta az idei könyvnapok jelentőségét, majd dr. Simándy Béla tartott előadást Vízminőség-védelmi kérdések a vasút területén, és dr. Zombori István, Magyar könyvek kiadása külföldön címmel.

Vasútmodellező kiállítás

A Keleti pályaudvar kultúrtermében október 1. és 16-a között rendezte a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete (MAVEO) a XXX. nemzetközi vasútmodell kiállítást.

A megnyitón részt vett *Gulyás János*, MÁV vezérigazgató-helyettes és *Tongori Imre* vasútigazgató is. *Oroszváry László*, a GySEV vezérigazgatója nyitotta meg a kiállítást, majd átadták a díjakat a helyezést elért modellépítőknek.

A hét terepasztalból és 113 járműből álló kiállításnak sok látogatója volt. A legkisebb mozdony mérete például 6 centiméter volt, a legnagyobbé pedig 60 centiméter. Ugyancsak érdekességnek számított az egyik terepasztal, amelyen a villanymozdonyok nem a sínből, hanem a felsővezetékből kapták az energiát.

A kiállításon magyar, csehszlovák, NDK- és NSZK-beli modellezők vettek részt.

(s)

ELŐADÁS

A tapolcai körzeti üzemfőnökség oktatási központjában A vasút fejlődése címmel tartott előadást a közelmúltban dr. Gátay Szilárd műszaki főtanácsos, a szombathelyi igazgatóság dolgozója. Részletesen elemezte többek között a vasútvillamosítás fejlődését.

Az előadás után a résztvevők megtekintették a modellvasutat és a műszaki könyvkiállítást.

Módszertani értekezlet Debrecenben

A vasutas művelődési otthonok igazgatói részére október 4-én és 5-én módszertani bemutatóval és tapasztalatcserével összekötött értekezletet rendezett a Vasutasok Szakszervezete kultúrális, agitációs, propaganda- és sportosztálya a debreceni járműjavító „Egyetértés" Művelődési Központjában.

Az idei tevékenység eddigi eredményeiről és a további feladatokról Farkas László osztályvezető-helyettes adott tájékoztatást, majd a művelődési központ szocialista brigádklubjának foglalkozásán vettek részt az igazgatók.

Vándordíj a soproni bélyeggyűjtőknek

Szeptember 9-én, az 56. bélyegnapon Budapesten, a MABÉOSZ elnökétől vette át a soproni vasutasok szakszervezeti bélyeggyűjtő körének elnöke az elmúlt évi kiemelkedő munkáért a *Gazda Gyula vándordíjat.* Ez a kitüntetés az ország legjobb bélyeggyűjtő körének elismerésével egyenlő.

A kör tagjai gyakran publikálnak a Filatéliai Szemlében és a helyi lapokban. Több nemzetközi kiállításon is részt vettek. Legutóbb, az NSZK—magyar államközi kiállításon ezüstérmet szereztek. A városban rendezett bélyeg-szabadegyetemen előadásokat tartottak.

Három éve Sopron állomás kultúrváróteremében állandó kiállításon mutatják be a kör tagjai gyűjteményeiket.

Meghívó jött a követségről

A Lengyel Vasutak Kiváló Dolgozója

A közelmúltban tartott lengyel vasutasnap alkalmából *Kiss Gyula* mérnök-tanácsost, a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség dolgozóját — a nemzetközi forgalomban végzett kiemelkedő munkásságáért a *Lengyel Vasutak Kiváló Dolgozója* kitüntetés ezüst fokozatával tüntették ki. A megtisztelő cím átvétele után beszélgettem *Kiss Gyulával.*

— Nagyon meglepődtem, amikor elolvastam az értesítést — mondja. — A Lengyel Népköztársaság rendkívüli és meghatalmazott nagykövete, *Jerzy Zielinski* elvtárs, a lengyel vasutasnap alkalmából meghívott a nagykövetségen tartott ünnepségre. Ott a Lengyel Államvasutak miniszterhelyettese adta át a megtisztelő kitüntetést.

— *Milyen beosztásokban dolgozott eddig?*

— A vasútforgalmi technikum elvégzése után Kelebia határállomásra kerültem. Ott húsz évig voltam vámkezelő, majd később Suboticán áruátvevő, hat évig pedig én láttam el az állomás kereskedelmi főnöki tisztét. Jelenleg a körzeti üzemfőnökség vezető oktató tisztje vagyok. Elvégeztem a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát is. A fiatalokat a belföldi és a nemzetközi áruforgalommal kapcsolatos tudnivalókra oktatom. Ez a kitüntetés kollégáim és vezetőim munkájának az elismerését is jelenti.

Tóth Tibor

A Nyugati pályaudvar

(Kiss Attila grafikája)

Háziverseny a tisztaság jegyében

A szentesi építési főnökség szeged-rókusi gépállomásán a szocialista és munkabrigádok közötti *házi tisztasági verseny* eredményeit a szakszervezeti bizalmiakból álló zsüri havonta értékeli. Ennek a mozgalomnak köszönhető, hogy az üzemszemléken a rendről és a tisztaságról a legnagyobb elismeréssel nyilatkoznak.

A brigádok nagy figyelmet fordítanak a gépállomáshoz vezető utak tisztaságára. A közúti telephely szabadon lévő földterületeit *2500 virágpalántával ültették be.* A virágágyakat rendszeres társadalmi munkával ápolják. Ugyanezen a területen gondozzák a szőlőlugast és a gyümölcsfákat is. A régi, fáradtolajfelszedő helyeken mentesítették a talajt az olajsártól, és a helyére virágot telepítettek.

Az egészséges munka érdekében a villanyszerelő-műhelyeket átcsoportosították, így tágas munkaterületet tudtak biztosítani az erősáramú villamos szakembereknek és a járműjavító villamossági műszerészeknek. *A műhelyeket, öltözőket, mosdókat kifestették.* A villamos szakemberek a világítótesteket tisztították meg társadalmi munkában.

A *városföldi építésvezetőség* szocialista brigádjai a mozgalom keretében ellenőrzik a laktanyában az ebédlő, a lakószobák, az öltözők, a mellékhelyiségek állapotát. A raktárépületekben, a közlekedési utakon és a műhelyekben *kifogástalan a rend és a tisztaság.*

A munkaterületen rendszeresen összegyűjtik az ócskavasat. *Szeptember közepéig 841 tonna ócskavasat küldtek beolvasztásra.* A szocialista brigádok társadalmi munkában elvégezték az építésvezetőség bejáró útjainak javítását is.

A városföldi *kötöttelepen* szabadtéri sínmúzeum van. Itt is állandó rendet tartanak.

F. P.

Kihelyezett ülés Somosköújfalun

A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szeptember 28-án Somosköújfalu állomáson kihelyezett bizottsági értekezletet tartott. *Kovács Kálmán* üzemfőnök beszámolt többek között a Nógrád megyében élő vasutasok élet- és munkakörülményeiről, valamint az üzemfőnökség és a fuvaroztatók kapcsolatáról, együttműködéséről.

A KÜF szakszervezeti bizottsága által működtetett klubok és könyvtárak eredményeiről *Szarvas János* számolt be. Az értekezlet után a bizottság tagjai *Salgóvár* és *Eresztvény* nevezetességeivel ismerkedtek.

Egy nap a Bakonyban

Nyugdíjasok kirándulása

A celldömölki önálló szakszervezeti nyugdíjas csoport bizalmi testületének a tagjai szeptember 17-én kiránduláson vettek részt. A 30 nyugdíjas választott tisztségviselő Pannonhalma, Zirc és Veszprém nevezetességeivel ismerkedett. A kirándulás költségeit a szakszervezet viselte, *az autóbuszt pedig a celldömölki építési főnökség bocsátotta a kirándulók rendelkezésére.*

MEGGYŐZŐ SIKER:

Visszatapsolás – ötször

A pécsi vasutas fúvószenekar turnéja az NSZK-ban

A pécsi vasutas fúvószenekar a közelmúltban a Stuttgart közelében fekvő *Kirchheim unter Teck*-be kapott meghívást, amely idén ünnepli várossá nyilvánításának 150. évfordulóját. A pécsi fúvósokat az ottani Stadtkapelle — városi zenekar — hívta meg a közel egyhetes turnéra.

Szeptember 15-én, a késő esti órákban az Orient-expresszel érkezett a zenekar Stuttgart főpályaudvarára, ahol a kirchheimiek fúvósai *térzenével köszöntötték a pécsi vendégeket.* Szombaton délután kezdődött a hivatalos program a 230 ezer lakosú Kirchheim peremkerületében, ahol *kétórás, nagy sikerű műsorral mutatkoztak be a pécsiek,* ízelítőt adva polka- és keringő-repertoárjukból. Vendéglátóik gazdag programról gondoskodtak. A városi hangversenyteremben is fellépett az együttes, és *a zenekar tagjait fogadta a polgármester is.*

Házigazdáik, a városi zenekar tagjai nagy elismeréssel szóltak a mi fúvósaink magas szakmai felkészültségéről. Sikerüket mi sem bizonyította jobban, mint az, hogy a nyolcszáz személyt befogadó városi színházterem közönsége *ötször tapsolta vissza a Neumayer Károly karnagy vezette zenekart.*

Stuttgartban is szerepeltek a pécsi fúvósok. Ott két óra alatt három helyszínen léptek föl. Szereplésüket nagy figyelemmel kísérte a sajtó, a rádió és a televízió is. Fellépésükről beszámoltak a lapok, és felvételt készítettek a hangversenyekről.

Az évszázad építkezése

Kiállítás a budapesti Közlekedési Múzeumban

„Tudd meg, a fagyos földet mi hasgattuk, s míg a köveken a BAM nőtt, haladt, bamba slágerre nem fakadt az ajkunk. Szavamra mondom: volt más fontosabb . . .”

Így foglalta versbe *Jevgenyij Jevtusenko* a BAM-ot, vagyis a Bajkál—Amur vasutat, az évszázad építkezését. A gigászi munka befejező szakaszához közeledik, s az építést bemutató kiállítás megnyitása alkalmából sajtótájékoztatót tartottak a *Közlekedési Múzeumban* Igor Leonidovics *Efimov,* a moszkvai Politechnikai Múzeum igazgatóhelyettese és dr. Jurij Anatoljevics *Szoboljev,* a műszaki tudományok doktora, a Szovjetunió Tervhivatala gazdasági kutatóintézetének főosztályvezetője részvételével.

A sajtótájékoztató után Igor Efimov a nagyközönség előtt ünnepélyesen megnyitotta a kiállítást, amelynek anyaga a Közlekedési Múzeummal korábban megkötött együttműködési szerződés alapján került Magyarországra. A vendég többek között megemlítette, hogy *jövőre lesz 50 éves a moszkvai metró,* s az azzal kapcsolatos kiállítási anyagot is elhozzák hazánkba.

A látogatók a BAM építéséről mintegy félszáz nagy méretű képet, illetve térképet, valamint több vasúti jármű *makettjét* tekinthetik meg. A kiállított tárgyak jól érzékeltetik azt az erőfeszítést, melyet az építők fejtettek ki kezdettől fogva, dacolva a vad természettel. A Bajkál—Amur fővonal — csatlakozva a már korábban megépült, 9337 km hosszú „transz-szibériai vasút” néven ismert vonalhoz és az első ötéves terv idején létesített szárnyvonalakhoz — *rendkívül nehéz terepen vezet át.* Átszeli a Léna, a Kirenga, Vityim, Oljokma, Zeja, Szelemdzsa, Bureja, Amguny, Amur folyókat és számos hegygerincet. Így mintegy 3200 műtárgy — hidak, viaduktok, alagutak váltogatják egymást, tehát a vonal minden kilométerére jut egy ilyen építmény. *A leghosszabb alagút 16 kilométer.* Az új vonalon *200 állomás és kitérőhely* lesz, s a pályaudvarokat a legkorszerűbb kiszolgáló berendezésekkel üzemeltetik. A vonal forgalmát központi diszpécserrendszerrel irányítják, s automatikus biztosítóberendezések, rádió- és tévékészülékek ellenőrzése mellett valósítják meg a balesetmentes közlekedést.

A BAM népgazdasági jelentősége több irányú. Az útvonal javítja Szibéria és a Távol-Kelet közötti szállítási kapcsolatát, tehermentesíti a transz-szibériai vonalat, gyorsítja a szibériai termékek exportját, s *az európai országoknak is lehetőséget nyújt nagy volumenű nemzetközi tranzitszállítások lebonyolítására.* Több színesfém, vasérc, szén és egyéb ásványkincsek lelőhelyei találhatók a vasút által átszelt területen.

A BAM-on használatos járművek is érdekesek a látogatók számára. Az elkészült szakaszon már közlekednek a nyolctengelyes, 125 tonnával rakható kocsik. A mozdonyok mérete is ezekhez igazodik. Egyelőre két-két, szinkronba kapcsolt dízelmozdony vontatja a szerelvényeket, később azonban 6000 lóerős villanymozdonyokat helyeznek forgalomba.

A kiállítás — ahol csoportok részére filmeket is vetítenek — *december 11-ig tekinthető meg.* Szóba került, hogy az anyag egy részét nagyobb városainkban is bemutatják.

S. R.

Évadnyitó társulati ülés a MÁV Szimfonikusoknál

A Budapesti MÁV Szimfonikusok a közelmúltban tartották az 1983—84. évi hangversenyszezont bevezető társulati ülésüket. Az évadnyitón megjelent *Nagy Ferenc,* a zenekar új állandó első karmestere.

Moldvay György igazgató többek között értékelte az eddigi eredményeket, és ismertette a legfontosabb teendőket.

A zenekar a Zeneakadémia nagytermében szokásos hagyományos pénteki koncerteken kívül a *Pesti Vigadóban* idén két hangversenyt is ad. Az új *„Népszerű szimfonikus muzsika”* címmel, október 17-én induló sorozat változatos és vonzó témák szerint csoportosítva kínálja sokoldalú műsorát.

A másik két sorozat is a zeneirodalom igen széles körét öleli fel: J. S. Bachtól lényegében napjainkig. A közreműködő karmesterek, vendégművészek élvonalbeliek, és szép számmal vannak köztük külföldiek is. A zeneakadémiai sorozat januári hangversenyén pedig a jubiláló, 60 *éves Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekart* látják vendégül a Budapesti MÁV Szimfonikusok. Vezényel *Szabó László,* a Debreceni MÁV Filharmonikusok vezető karnagya, az ország kiváló, közismert karmestere.

1983. július 1-től a MÁV Szimfonikusok a vasúton belül önálló szolgálati főnökségként működnek. Augusztus 1-től új, állandó vezető karmesterük van.

Dr. Csillag Ferenc

Művelődés a szegedi területen

Bejárók klubja, tanulók napja és más jó kezdeményezések

Szeptember 29-én a vezérigazgatóságon ülést tartott a *MÁV központi művelődési bizottsága,* amelyen a *szegedi* igazgatóság területi művelődési bizottsága számolt be az eddigi eredményekről. A témával kapcsolatban *Sajtos Péter,* a szegedi igazgatóság helyettes vezetője terjesztett elő jelentést.

A szegedi tmb 1976-ban alakult. A személyi és tárgyi lehetőségek felmérése után elkészítették művelődési tervüket, és annak szellemében dolgoztak. 1981-ben létrejöttek az *üzemi művelődési bizottságok* is. A szegedi, a kiskunhalasi és a békéscsabai művelődési házak a vasutasok szellemi bázisai lettek. A hat önálló és a tizenkilenc letéti könyvtárban 45 ezer kötet közül válogathatnak az olvasók. A szegedi tmb jó eredményeket ért el a világnézeti nevelésben is. Neves előadókat kértek fel a politikai és közgazdasági ismeretek népszerűsítésére. Üzemtörténeti kiállításokat is rendeztek.

A *szentesi* könyvtár bemutatta a *Budakeszi MÁV Szanatórium és Rehabilitációs Intézet* betegeinek képzőművészeti alkotásait. Rendszeresek az író-olvasó találkozók. A tájak, korok, múzeumok mozgalom keretében országjáró túrákat szerveztek Gemencre, Ópusztaszerre és Pécsre. A bejáró dolgozók várakozási idejének hasznos eltöltése érdekében létrehozták Békéscsabán a *bejárók klubját.* Az idén több mint 15 ezer látogatója volt a klubnak. Hatékony propagandát fejtenek ki a továbbtanulás érdekében is. A legnagyobb érdeklődés a *szakmunkások szakközépiskolája* iránt nyilvánul meg. Az általános iskolai képzésben 42-en, a középfokú képzésben 150-en, a felsőfokú oktatásban pedig 186-an vesznek részt.

A nyári termelési gyakorlaton részt vevő fiatalok részére Békéscsabán, Szegeden, Kiskunhalason és Kecskeméten már a harmadik alkalommal rendezték meg a *tanulók napját.* A szegedi tmb javaslataival segíti az üzemi közművelődési bizottságot.

Sz. B.

Szovjet vendégek Pécsett

Négynapos tapasztalatcserére Baranya megyébe látogatott a közelmúltban *Georgij Mihajlovics Pizsik,* a lvovi területi szakszervezeti tanács elnöke és két munkatársa. A megye néhány vállalatának megtekintése után meglátogatták a pécsi körzeti üzemfőnökséget is.

A *Koós Lászlóné* szmt-titkár kíséretében érkezett delegációt *Paku Lajos,* a KÜF szb-titkára, *Remeczky Mihály,* a KÜF párttitkára és *Mosoni Zoltán* körzeti üzemfőnök fogadta. Tájékoztatták a szovjet vendégeket az üzemfőnökség tevékenységéről, eredményeiről és a szakszervezeti munkáról.

A küldöttség megtekintette az új szociális létesítményben levő oktatási főnökséget és az üzemorvosi rendelőket.

Két hét az úttörővárosban

A záhonyi úttörő-munkásőrök az elmúlt évi munkájuk alapján kiérdemelték, hogy Zánkán, az *úttörővárosban* töltsenek két hetet. A pajtások ott megismerhették a fegyveres erők és testületek életét, ügyességi versenyeken, szakmai napokon, kirándulásokon vettek részt. Találkozhattak a haza védelmében szolgálatot teljesítő munkásőrökkel, majd *Farkas Bertalan* űrhajóssal, aki buszkirándulásra hívta meg a pajtásokat.

A záhonyi négy lány és hat fiú sok oklevéllel és játékkal tért haza. *Szőgyényi Géza* táborvezetői dicséretben részesült. A szabolcsi úttörők *elnyerték a munkásőrség országos parancsnokának különdíját is.*

Sz. Gy.

Egy mozdony elöl hátul, kettő meg középen

„Ez nem akármilyen feladat”

Az „évszázad építkezését” — a Bajkál-tótól a Csendes-óceánig ívelő vasúti fővonal létesítésének nagyszabású, már-már gigászi munkáját — figyelemmel kísérő magyar olvasó is szinte BAM-szakértőnek nevezheti magát. Újságjaink, így a Magyar Vasutas is, időről időre *hírt ad* a tajga e sajátos meghódításának fejleményeiről, de szemtanúval, résztvevővel beszélgetni mindig izgalmas lehetőség. Az elmúlt napokban többeknek adódott módjuk erre: Budapesten tíz esztendős a *Szovjet Kultúra és Tudomány Háza,* s az ünnepi rendezvénysorozat keretében Magyarországon tartózkodott *Jurij Anatoljevics Szoboljev,* a Szovjetunió Tervhivatala gazdasági kutatóintézetének főosztályvezetője, a műszaki tudományok doktora. Előadást tartott a MÁV Budapesti Igazgatóságán, találkozott a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedési, építési és közgazdasági karának előadóival, tudományos kutatóival, s ellátogatott a Győri Közlekedési Műszaki Főiskolára is. Jóllehet, a BAM-mal nem közlekedési szakemberként foglalkozik, *interjút adott a Magyar Vasutasnak,* hogy érzékeltesse: milyen hatással lesz e vasúti fővonal a Szovjetunió népgazdaságának fejlődésére, Szibéria rendkívül gazdag nyersanyagkincsének feltárásában és továbbításában.

— Most, hogy a vasútvonal építése a befejezéséhez közeledik, a kormányt is elsődlegesen a gazdasági hasznosítás kérdései foglalkoztatják — mondja. — A Minisztertanács, illetve 92 minisztérium, felügyelőség, nagyobb kutató- és tervező intézet megbízásából foglalkozik a mi kutató intézetünk ezzel a témával. Összegyűjtjük, elemezzük és összegezzük a 92 intézménytől kapott adatokat, javaslatokat, s ezek alapján fogalmazzuk meg a mi intézetünk álláspontját, javaslatait.

— A BAM-ot egyesek Szibéria és a Távol-Kelet új „életvonalának” nevezik. Milyen kincseket kínál e terület a Szovjetunió népeinek?

— A BAM vonzáskörzete, vagyis a nyersanyagok kiaknázására kijelölt terület több mint egymillió négyzetkilométer. Voltaképpen Szibériának csupán egy koncentrált részéről van szó, ám ez is akkora, hogy *együttesen elférne benne Anglia, Franciaország és Olaszország.* Található ott réz, arany, szén, kőolaj, vasérc, molibdén . . . és hosszúra nyúlna a sorolás, ha mindent megemlítenénk. Az elmúlt csaknem tíz évben több programváltozatot készítettünk a Minisztertanácsnak, illetve a tervhivatalnak a vonzáskörzet hasznosítására; olyan változatokra volt szükség, amelyek mindig alkalmazkodnak az időszerű követelményekhez. Az egyik változatban 1990-ig terjedően javasoljuk, hogy *hol legyenek gyárak,* milyen feladatot lássanak el; ezenkívül van egy másik, az ezredfordulóig vonatkozó, *globálisabb* tervjavaslat — a harmadik pedig a 2000. év utáni időszakot, *a XXI. század lehetőségeit* taglalja. Felvázoltuk, hogy akkorra milyen technológiák, új gépek szükségesek, például a színesfémek dúsítására. Különböző jellegű és mélységű tervekről van szó tehát, hogy a kormány minél gazdagabb információkkal rendelkezzék.

A lelőhelyek közül tíz-tizenöt világméretben is az első helyen áll. Ez mindenekelőtt a *rézre,* s a különböző *színesfém-ércekre* vonatkozik. Kelet-Szibéria és a Távol-Kelet határán, az Udokan hegygerincben, a csitai terület lelőhelyein több a réz, mint a világgazdaságban e téren élen álló USA, Chile, vagy Zambia rézlelőhelyein. S a geológusok legutóbbi prognózisai szerint még további lelőhelyek vannak azon a vidéken, amelyek gyűrűszerűen veszik körül a már említett legnagyobbakat. De említhetem a Szovjetunió egyik legnagyobb *szénlelőhelyét,* Dél-Jakutiában: a szénkészlet gazdagsága sok, jelentős külföldi cég érdeklődését is felkeltette. Így japán cégek is részt vesznek a vasúti leágazás építésében és a szénvagyon kiaknázásában, egyben 450 millió dolláros célhitelt nyújtottak.

— A gazdaság és a szállítás szempontjából alighanem egyaránt meghatározó, hogy milyen járművek közlekednek a speciális vágányokon . . .

— *A vágányok kétségkívül speciálisak, hiszen a vasút igen nehéz terheket szállít majd.* A BAM első osztályú vasútvonal, így a forgalom irányítása mindvégig automatizált, s igen kevés embert igényel. Tekintettel a fagyokra, elektromos váltómelegítőket építenek be. Nos, kérdésére válaszolva: E 65-ös típusú síneket fektetnek, vagyis *egy méter 65 kilogramm súlyú,* s azokon nyolctengelyes tartálykocsik viszik majd a kőolajat és a kőolaj-származékokat. Ilyen tartálykocsi eddig nem volt, de néhány prototípus már készült a Szovjetunió legnagyobb vagongyárában, Zsdanovban. A vasútvonal már üzembehelyezett szakaszán — amely a teljesnek mintegy kétharmada —, tekintettel a természeti körülményekre, az éles kanyarokra, a néhol meredeken emelkedő pályára, jelenleg *egy-egy mozdonyt kapcsolnak a kocsisor elejére és végére, kettőt pedig középütt helyeznek el.* E hagyományos villamos- és dízelmozdonyok a későbbiekben itt nem felelnek meg, ezért most dolgoznak ki egy ide illő, új mozdonytípust Novocserkaszkban. S gondolom, az is természetes: a vagonokhoz *újfajta kenőolaj-típusok* kellenek.

— Milyen pihenési feltételek várnak majd a vasutasokra, hiszen a 3100 kilométeres pályán aligha lehet „egyetlen lendülettel” végigmenni?

— A Szovjetunióban a vasutasok havi munkaideje 172,5 óra; ez persze nem zárja ki a túlórát. A BAM vonalán naponta hét óra a „tiszta” munkaidő, egy órát pedig a váltásra fordítanak. *A vonalon végig különlegesen komfortos házakat tervezünk,* mind az állandóan ott lakó családoknak, mind a szolgálattevő brigádoknak. Ez egyebek között annyit jelent, hogy minden kiemelt norma szerint készül: az ablakok három rétegűek, beépített ruhás- és cipőszekrények, konyhabútorok, konyhai szagelszívó berendezések lesznek. Néhányan mosolyognak, amikor a hűtőszekrényeket megemlítem, gondolván: *ki kell tenni az ételt az ablakba, aligha romlik meg. De kell-e mondani, hogy a kinti hőmérsékleten az élelmiszerek zöme jéggé fagyna.*

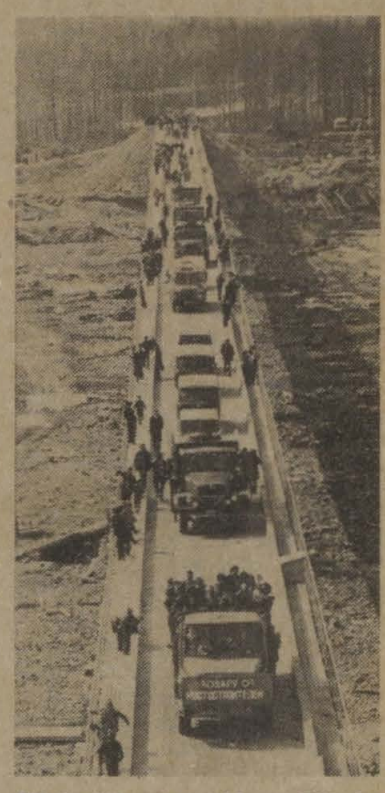
— Nyilvánvalóan új városok is születnek. Megemlítene egyet?

— *Tindát mindenképpen érdemes megemlíteni, mert ez a két éve várossá lett település a BAM „fővárosa”:* ott van a BAM önálló vasútigazgatóságának székhelye. Ez különben a vonal középpontja, itt lehet leágazni Jakutiába. Nagy pályaudvar még Csara, Urgal, Uszty-Kut, Nyizsnyicangarszk . . . *a vasút életet visz e vidékre.*

— Mi vonzotta és vonzza e zord vidékre az embereket?

— *Kétségkívül a jó kereset és a jó ellátás. Az építőknek és az ő kiszolgálásukat végzőknek hetven százalékkal nagyobb a jövedelmük. Ehhez még hozzájárul a különélési pótlék, külön többlet-jövedelem a BAM-on töltött évek száma szerint . . . vagyis akár kétszer annyit is lehet keresni ott, mint másutt.* Egyéb kedvezmények is vannak. Akinek összegyűlt a pénze, *azonnal vehet személygépkocsit.* Ezenkívül még sok keresett parcikk kapható a boltokban. Dehát ne feledjük: *rendkívül nehéz életkörülmények között dolgoznak Szibériában. Kiemelt beruházásról van szó — e feladat semmilyen szempontból sem hétköznapi.*

Földes Tamás



Elkészült egy híd a Vityim folyó felett

Az éghajlat viszontagságait ilyen epizódok feledtetik a BAM építőivel

Bronzérmet hoztak Várnából

Kellemes meglepetést szerzett női kosárlabdacsapatunk

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megbízásából ötödik alkalommal került kiírásra a vasutas nők nemzetközi kosárlabda tornája. A házigazdák ezúttal a bolgár vasutasok voltak, akik Várnába, a csodálatos Fekete-tengeri üdülővárosba várták a résztvevőket.

Az előzetes várakozásokkal ellentétben több váratlan lemondás miatt mindössze hét csapat — Bulgária, Lengyelország, Szovjetunió, a Koreai NDK, Jugoszlávia, Csehszlovákia és Magyarország — *válogatottjai találkozójára került sor a szeptember 25-től, október 2-ig tartó versenysorozaton.*

A résztvevő nemzetek zászlóival feldíszített sportcsarnokban ünnepélyes külsőségek között *Kurt Wätzmann*, az NSZK Vasutas Sportközpont elnökhelyettese, az USIC elnöksége nevében köszöntötte a megjelenteket. Köszöntőjében többek között kitért arra, hogy a *női kosárlabda mindig fénypontja volt az USIC-versenyeknek.* Az elmúlt bajnokságok magas szintű versenyeket, férfias, de mindig sportszerű vetélkedést jelentettek. Reményét fejezte ki, hogy dacára a kevesebb létszámnak, ezúttal sem lesz másként, majd valamennyi résztvevőnek eredményes szereplést és kellemes tartózkodást kívánt Bulgáriában.

A versenyeket megelőzően technikai értekezlet keretében sorsolással döntötték el a csoportbeosztásokat, majd megállapodtak a lebonyolítás formájában. Az elfogadott elveknek megfelelően a csapatokat két csoportba — egy négyes és egy hármas — osztották. *A magyar lányok a „B" csoportba kerültek* a Szovjetunió, Jugoszlávia és a Koreai NDK társaságában, míg a másik ágon Bulgária, Csehszlovákia és Lengyelország versenyeztek a jobb helyezésekért.

A magyar válogatott a sorsolás szeszélye folytán, nyitó mérkőzésére mindjárt a torna első számú esélyesét, a Szovjetuniót kapta ellenfeléül. Lányaink végig nagy odaadással, helyenként nagyszerű játékkal meg is szorították nagynevű ellenfelüket. *Végül győzött a tudáskülönbség, és a több nagy válogatottat is felvonultató szovjet csapat 60-45 arányban bizonyult jobbnak.*

A vereség után, csapatunknak csak akkor lehetett esélye a végső jó helyezésre, ha hátralevő csoportbeli mérkőzéseit megnyeri. *Ennek tudatában került sor másnap a jugoszlávok elleni mérkőzésre.* A magyar csapat végig kezében tartva a kezdeményezést, szinte leiskolázta ellenfelét és imponáló 65-26 arányú győzelmet aratott.

A harmadik napon az ismeretlen koreai lányok voltak az ellenfelek. A szabályokat tiszteletben nem tartó, inkább a birkózást kedvelő távol-keletiek nehéz diónak bizonyultak. Csapatunknak minden pontért a szó igaz értelmében verekedni kellett, amely végül is a magyar csapat sikerét hozta 58-47 arányban.

Csapatunk ezzel a kitűzött célt elérte, csoportjában a második helyet szerezte meg. Ez a helyezés azt jelentette, hogy a „BERGER"-féle lebonyolítási módszerrel megrendezett döntőben a negyediknél rosszabb már nem lehet.

A döntők első napján nagy izgalmak közepette került sor Magyarország és a másik csoport győztese, Bulgária együttesének mérkőzésére. Csapatunknak a kitűnő bolgár lányok mellett a hazai közönséggel is meg kellett küzdenie. A lelkes közönség végig fergeteges biztatása mellett 63-48 arányban alulmaradt lányainknak vigaszként a harmadik hely megszerzése maradt, melyet a másik ágon a Szovjetuniótól vereséget szenvedett lengyelekkel szemben kellett kiharcolni. *A vereség nem szegte kedvét csapatunknak*, sőt ha lehet még növelte elszántságukat. A nagy lehetőség, a bronzérem megszerzése erőt adott olyannyira, hogy az esélyesebbnek tartott Lengyelország ellen szoros küzdelemben 60-54 arányban boldog győztesként vonulhattak az öltözőbe.

Az első helyért vívott küzdelemben a Szovjetunió 58-43 arányban győzött Bulgária ellen és ezzel újból a torna győztese lett.

A verseny befejezése után ünnepélyes eredményhirdetésre és bankettra került sor, ahol az érmek és tiszteletdíjak mellett több más, értékes díjat is átadtak. *Csapatunk a bronzérem mellé, valamennyi résztvevő egyöntetű döntése alapján, a legsportszerűbb csapat kitüntető címet is kiérdemelte.* Sztojkovics Évát pedig az összes résztvevő közül legjobb ötös csapat tagjává választották.

A torna végeredménye: 1. Szovjetunió, 2. Bulgária, 3. Magyarország, 4. Lengyelország, 5. Csehszlovákia, 6. a Koreai NDK, 7. Jugoszlávia.

— Sz —

Nyolcvanéves sportegyesület

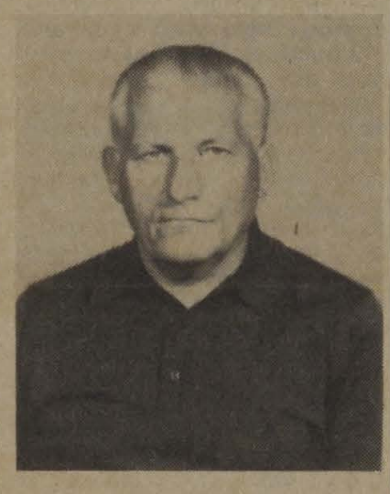
A nyíregyháziak egykori győztes birkózógárdája (Archív felvétel)

Nyolcvan évvel ezelőtt alakult meg a Nyíregyházi Vasutasok Otthona. Az 1903-ban létrehozott egyesületben birkózással foglalkoznak a szabolcsi vasutasok. A húszas évek közepén a Vasutas Sportszövetség által rendezett országos birkózó versenyen a nyíregyházi sportolók nyerték el a legtöbb érmet. Az akkori krónikás fel is tette a kérdést: *„Vajon ki vállalja Nyíregyházán a külön sportegylet alakításának munkáját?"* — célozva egy vasutas sportklub időszerűségére.

Voltak sportot szerető vasutasok Nyíregyházán, és megalakították az NyVSC-t, amelyben több szakosztály is országos hírnevet, rangot harcolt ki magának.

Az utóbbi években Szabolcs-Szatmár megye legjelentősebb sportegyesületévé fejlődött a több mint tíz szakosztályával. Közülük a legeredményesebbek: az atlétikai, a tenisz, a röplabda, az ökölvívás és a labdarúgás. *A századeleji erőfeszítés nem volt hiábavaló.*

Vége a szolgálatnak



Harmincöt évi vasúti szolgálat után a közelmúltban vonult nyugdíjba *Donáth József*, a záhonyi BFF műszerésze. 1948-ban szegődött a vasút szolgálatába. Kezdetben váltókezelői és kocsirendezői munkakörökben dolgozott. Amikor megalakult a távírdamesteri szakasz, műszerésznek jelentkezett. Mindig vonzotta a hírközlési technika. Távírdagépeket, hangjelző berendezéseket és induktoros telefonokat javított.

— *Nem volt könnyű dolgunk, hiszen egy műszerész és két segédmunkás dolgozott csak a kisvárdai és a vásárosnaményi szakaszon.* — mondja. — Akkor még csak légvezetékek voltak, ezért a viharok után sok dolgunk akadt. A leszakadt vezetékeket sokszor éjszaka, hidegben kellett visszaszerelni.

Donáth József szabad idejében sokat tanult, megismerkedett a legújabb technikával, berendezésekkel. Huszonnyolc évig szakszervezeti bizalmi volt. Munkásságát Kiváló Dolgozó kitüntetéssel és Miniszteri dicsérettel ismerték el. Mindig a szívén viselte a fiatalok szakmai képzését, nevelését. A fia is műszerész. A főnökségen ő vette át a „stafétabotot" az apjától.

Sz. B.

Alkatrészmosó Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség központi mozdonyjavító műhelyében a közelmúltban állították üzembe az új alkatrészmosót. A kézi alkatrésztisztítást eddig hatan végezték, most ketten szolgálják ki a gépet. Az NDK-ban gyártott GOTA 2/II.—A típusú berendezést, amely elektromos árammal működött, újítással gőzüzemeltetésűre szerelték át.

A berendezés ára 800 000 forint. Az átalakítás után évente több mint 200 000 forintot takarítanak meg. A gép a székesfehérvári mozdonyok alkatrészein kívül a budapesti igazgatósághoz tartozó összes M—62-es sorozatú mozdony alkatrészeit is megtisztítja. Az újítás *Polgár Gyula, Nagy Ferenc, Horvát György, Grim János* és *Berki István* nevéhez fűződik.

Ülést tartott a nőbizottság

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen tartotta ülését a közelmúltban a budapesti területi szakszervezeti bizottság nőbizottsága. *Rácz Alpár* üzemfőnök beszámolt a főnökség területén dolgozó nők helyzetéről, a nőpolitikai határozatok végrehajtásáról, majd *Szeder János* szb-titkár egészítette ki a tájékoztatót.

Az értekezlet résztvevői megismerkedtek a gazdasági részlegben dolgozó nők munkakörülményeivel is.

Középvezetők tanfolyama

Szeptember 20-án 44 órás elméleti és gyakorlati tanfolyamot indítottak a *Keleti pályaudvaron* a kocsitisztítási munkakörben dolgozó *középvezetők* részére. A hallgatók megismerkednek többek között *a személykocsik külső és belső gépi, kézi tisztításával*, az ezzel kapcsolatos kémiai alapismeretekkel, a munkavédelmi tudnivalókkal, valamint az üzemszervezéssel.

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: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—4717. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **A nemzet színházáért.** A dunakeszi járműjavító szekrényvázműhelyében dolgozó Ifjú Gárda szocialista brigád is felajánlotta, hogy bekapcsolódik a Nemzeti Színház felépítéséért indított országos akcióba. A brigád tagjai vállalták, hogy öt évig, személyenként minden hónapban tíz forintot fizetnek be a Nemzeti Színház csekkszámlájára.

★

— **Kirándulás.** A hatvan—füzesabonyi pft-főnökség Rákóczi szocialista brigádja szeptember végén családi kirándulást szervezett. Megtekintették Vác, Visegrád és Esztergom nevezetességeit.

★

— **Tapasztalatcsere.** A Közlekedéstudományi Egyesület salgótarjáni vasutas-szakcsoportja szeptember végén Rozsnyó vasútállomás munkáját tanulmányozta. A 35 tagú küldöttség megismerkedett a környék nevezetességeivel, múzeumaival is.

★

— **Szórakoztató műsor.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban szórakoztató műsort adott szeptember 28-án Sárosi Kati és Zsoldos Imre. Az örökzöld melódiákat nagy tetszéssel fogadta a közönség.

★

— **Úttörővasutasok avatása.** Nagycenk Kastély állomásán szeptember 21-én 25 pajtás tett fogadalmat az úttörővasúti szolgálat ellátására. Hagyomány már, hogy Széchenyi István születésnapján avatják úttörővasutasokká a pajtásokat a Széchenyi István úttörővasúton.

★

— **Műsor, aktivistáknak.** A vasutas-szakszervezet és a miskolci területi szakszervezeti bizottság nyugdíjasbizottsága az aktivisták tiszteletére műsort szervezett „Régi idők kedvenc melódiái" címmel. A műsort a budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar adta, Nagy Ferenc Liszt-díjas karmester vezényletével. Közreműködött Ötvös Csilla és Vadas Kiss László, a Magyar Állami Operaház művészei.

★

— **Találkozó.** A szentesi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti nyugdíjascsoportja a közelmúltban találkozót rendezett tagjai részére, amelyen 240-en vettek részt. Rácz Sándor szb-titkár köszöntötte a megjelenteket, majd Fekete Ferenc, a szegedi területi szakszervezeti bizottság munkatársa mondott beszédet. Utána vacsorán látták vendégül a nyugdíjasokat.

★

— **Taggyűlés.** A hatvani vasutasok önálló nyugdíjascsoportja a közelmúltban rendezte második félévi taggyűlését a Liszt Ferenc Művelődési Házban. Balogh László elnök értékelte a végzett munkát, és ismertette a legfontosabb tennivalókat.

★

— **Tanfolyamok.** A nagykanizsai vasutasok művelődési háza az idén is több közérdeklődésre számot tartó tanfolyamot indított. Az ügyes kezű nők részt vehetnek a kézimunkázó és a díszítőművészeti, valamint a szabó-varró szakkör munkájában. A gyerekek részére balett-tanfolyamot indítottak. A fiatal szakmunkástanulók a műszaki klubban találhatnak érdeklődésüknek megfelelő elfoglaltságot.

★

— **Virágbemutató.** A GYSEV Széchenyi István aranykoszorús kertészeti szocialista brigádja a közelmúltban virágbemutatót rendezett, amelyet 1800-an tekintettek meg. A látogatóknak Horváth Sándor brigádvezető és a brigádtagok tartottak ismertetőt. A brigád a belépési díjból befolyt összeget — 9000 forintot — felajánlotta a Városszépítő Egyesületnek, illetve a mozgássérültek javára.

Halálozások

Szeptember 28-án, 61 éves korában, hosszú szenvedés után meghalt Lisiczky Lajos, a GYSEV soproni igazgatóságának egykori vezetője. Vasutas családból származott. 1939-ben lépett a MÁV szolgálatába. 1954-ben Nagykanizsa állomás vezetésével bízták meg. Később Balassagyarmat állomásfőnöke volt. 1960-ban lett a GYSEV-igazgatóság vezetője. Nagy tudású, jó szervezőképességű vezetőként ismerték mindenütt. 1982. december 31-én vonult nyugdíjba. Sokat tett az osztrák és a magyar vasutas-szakszervezetek kapcsolatainak megteremtéséért is. Munkásságát több kitüntetés, köztük a Munka Érdemrend arany fokozata és a Pro Urbe Sopron elismerés fémjelzi. Tagja volt az MSZMP Győr-Sopron megyei Bizottságának is.

Temetése október 6-án volt Sopronban, a Pozsonyi úti temetőben.

★

Szeptember 27-én, 71 éves korában meghalt Balogh Imre, nyugdíjas vonatvezető, aki húsz éven át, haláláig a hatvani önálló nyugdíjascsoport gazdasági vezetőjeként tevékenykedett. Temetése szeptember 29-én volt a hatvani belvárosi temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest IX. kerületi, Gyáli úti MÁV-telepen levő két szoba komfortos, kertes, garázsos lakásomat nem MÁV-rendelkezésű lakásra. Csak a Bp.-Ferencvárosi pályaudvaron dolgozó vasutasok jöhetnek számításba. Vidéki cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet bármikor a 832-235 telefonszámon.

Elcserélném Szentes város központjában levő szövetkezeti összkomfortos, lakótelepi, IV. emeleti 1,5 szobás erkélyes lakásomat budapesti hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: Ábrahám Lászlónál a 01-43-01 vagy a 325-046 telefonszámon munkanapokon 7—16 óráig.

Elcserélném a Budapest X. kerület, Harmat úti lakótelepen levő kétszobás, megkímélt állapotban levő V. emeleti, 54 négyzetméteres panelos lakásomat hasonló vagy kisebb alapterületű kétszobás tanácsi lakásra. Kisebb komfortfokozatú, régebbi építésű lakások érdekelnek. Érdeklődni: Krajcsovics Márton, 1141 Budapest, Egressy út 133. az esti órákban.

Elcserélném Budapest VIII. kerület, Kerepesi út 5. sz. III. emeleti komfortos, 76 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi egy-, egy és fél szobás komfortosra. Érdeklődni lehet 18 óra után a 338-605 telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C., kamra, kertes, első emeleti szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben levő tanácsi lakásra. Érdeklődni személyesen: Szalontai Jánosné, Budapest XV. kerület, Csanádi Gy. u. 15. sz. I. 6. (volt Wesselényi u.).

Elcserélném Debrecenhez közel, jó közlekedéssel, 70 négyzetméteres, 2,5 szobás komfortos lakásomat Szolnokon vagy környékén levő 1,5 szobás lakásra. Érdeklődni: Román Emil, Hajdúhadház vasútállomás.

Elcserélném egy szoba és két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat kisebb lakásra a Déli pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. alatt levő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb méretű lakásra Budapest területén. Érdeklődni: Kissné, 428-592 telefonszámon.

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 vasútállomás felvételi épület, 2941.

Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15. sz. alatti, 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb méretű tanácsi bérlakásra tényleges MÁV-dolgozóval, Budapest területén. Érdeklődni lehet: 429-701 vagy 34-85 munkahelyi és a 457-019 lakástelefonszámon.

A kajári figaró másodállása

Balatonfőkajár kétirányú vasúttal is büszkélkedhet. Az egyik a tapolcai, — ott megállóhelye van a községnek — a másik a veszprémdombóvári, itt állomást létesítettek az egykori vasútépítők. Volt itt váltókezelő, szolgálattevő, állomásfőnök. Ma már a pénztárosi teendőket is a környékbeli fodrász végzi másodállásban. Ő alkotja az állomási személyzetet.

Sok évvel ezelőtt felmerült a megszüntetés kérdése. Aztán az energiaárak emelkedése megváltoztatta az elképzeléseket: inkább a felújítás mellett döntöttek az illetékesek. Az egyik rozsdásodó mellékvágányon most is ott ácsorog az osztrák géplánc. A sárgára meszelt raktárépület terjedelme nagy áruforgalomról tanúskodik. Valóban, a hetvenes évekig itt rakodott a bitumenkeverő, a téesz, a TÜZÉP és a kisebb cégek. Azóta az áruforgalmat részben Lepsénybe, részben közútra irányították.

A várótermet, pénztárhelyiséget is magába foglaló szolgálati épületben nyugdíjas vasutas pár lakik. Szabó Károly egykoron állomásvezető volt Balatonfőkajáron.

— Szép, tiszta, virágos volt errefelé a környék. Tavaly némileg megváltozott a helyzet, vízvezetékszerelés ürügyén feltúrták a peront, az ágyásokat. A befejezést a múlt év végére ígérték. A vizet jelenleg is a tekerős kútból húzzuk. Időnként persze kijön valaki, megnézni a munkát, aztán megint biztat, most már valóban meggyorsítják a szerelést. De hát ennyi év alatt tapasztalhattuk, nem kell azt komolyan venni...

Mint hallottuk, az utasok elégedettek. Sem a borotválásra, sem a jegykiadásra nincs panaszuk.

(gerecsei)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. OKTÓBER 31.

ÉLJEN NOVEMBER 7.!

(Kiss Attila grafikája)

Ülést tartott az elnökség

Napirenden a MÁV, az Utasellátó és a GySEV munkavédelmi helyzete

Október 20-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület foglalkozott többek között a MÁV hosszú távú fejlesztési koncepciójával, az 1984. évi vállalati tervezőmunka irányelveivel, a központi vezetőség társadalombiztosítási bizottságának hatáskörébe utalt nyugellátások kivételes alapon való felemelésével, továbbá megvitatta szakszervezetünk könyvtárhálózatának helyzetét és az 1984. évi SZOT- és vállalati üdülőjegyek felosztását. Az ülésen megtárgyalták még: milyen eredményekkel jártak az év eddigi részében az üzemi balesetek megelőzésére tett korábbi intézkedések és hogy milyen az idei üzemi baleseti helyzet.

Ez utóbbi téma előterjesztői leszögezik:

továbbra is kifogásolható a munka- és technológiai fegyelem.

A középvezetők és munkairányítók elnézik a szabálytalanságokat, s a munkaerőhiányra való hivatkozással nem ítélik el szigorúan a fegyelmezetlen magatartást.

A balesetvizsgálatok sokszor nem tárják fel körültekintően a balesetek okságí láncolatát. A balesetek bekövetkezését általában a sérült magatartására, viselkedésére vezetik vissza. Tárgyilagos vizsgálat helyett feltételezésekbe bocsátkoznak, ezért a megelőzés is nehezebb. Kevés azoknak az intézkedéseknek a száma, amelyek a biztonságos munkáltatás műszaki, szervezési, tárgyi feltételeinek javítását írnák elő.

Az első félévben szakszervezetünk munkavédelmi felügyelősége 478 munkavédelmi hiányosság, mulasztás felszámolására kötelezte a gazdálkodó szervek vezetőit. Több mint 30 ezer forint szabálysértési bírságot szabtak ki.

A MÁV, az Utasellátó és a GySEV-vállalatoknál

még mindig sok a baleset, annak ellenére, hogy a bázishoz viszonyítva időnként csökkenés mutatkozik.

Sajnos ma még nem jellemző az a szemlélet, hogy a munkavédelem szerepét termelési tényezőnek tekintsék a munkahelyi vezetők. A munkavédelemmel való foglalkozás népszerűtlen feladat a beosztottak körében is.

Az eddiginél következetesebb felvilágosító, nevelő munkára van szükség a dolgozók körében,

hogy a balesetek és a foglalkozási ártalmak lényegesen csökkenjenek.

A statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy mindhárom vállalatnál csökkent a balesetek száma. A legkedvezőbb a helyzet az Utasellátónál és a GySEV-nél, ahol halálos és csonkulásos baleset nem fordult elő. A MÁV-nál minden ezer üzemi baleset közül 1982-ben 13 végződött halállal. Az idén ez a szám hatra csökkent. A kedvezőbb tendencia ellenére az idei baleseti helyzetnek árnyoldalai is vannak. Továbbra is sok a személyi közlekedés közben előforduló baleset, amelyek a munkahelyi közlekedő utak állapotára vezethetők vissza.

Sajnos növekedett az alkoholos befolyásoltság alatt keletkezett balesetek száma is. Különösen a járműjavítás, síktolatás, átrakás, a vasipari és faipari gépekkel végzett munka közben fordult elő a legtöbb baleset.

A balesetmentes munka érdekében a jövőben

következetesebben kell betartani és betartatni a munkavédelmi előírásokat.

Meg kell követelni a védőfelszerelések előírás szerinti használatát. Az eddiginél jobban kell hasznosítani az agitáció és a propaganda nyújtotta lehetőségeket is.

A munkahelyeken a veszélyhelyzetek felszámolása az eddigieknél következetesebb, céltudatosabb megelőzést követel a gazdálkodó szervek vezetőitől és a szakszervezeti mozgalom aktivistáitól egyaránt.

Ifjúmunkásnapok

Hagyományt teremtettek a záhonyi átrakókörzetben a vasutas ifjúmunkásnapok megrendezésével. Egy hónapon keresztül tart az az eseménysorozat, amely lehetővé teszi, hogy a különböző helyeken dolgozó fiatalok jobban megismerjék egymást, a körzet munkáját.

A nyitó rendezvény az a hobbikiállítás volt, amelyen az egyes KISZ-vezetőségek tagjainak legjobb munkáit mutatták be. Művészet és ifjúság jelszóval kirakodóvásárt rendeztek az állomás mögötti téren. Nem maradnak el a sportrendezvények sem.

Az ifjúmunkásnapok egyik közismert rendezvénye a *Ki kinek mestere?* szakmai vetélkedő. Összesen 17 szakmában mérik össze tudásukat a fiatalok — a járműszerelőktől a forgalmi szolgálattevőkig.

A 40. ÉVFORDULÓ JEGYÉBEN

Megkezdődött a jubileumi munkaverseny

Az első tudósítások is tükrözik a vasutasok tenni akarását

Hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére a SZOT elnöksége által kiadott felhívás nyomán már sok vasutas szocialista brigád is csatlakozott a felszabadulási munkaversenyhez. Kezdeményezéseiket a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete is figyelemmel kíséri, támogatja. Több körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban értekezleteken jelentették be csatlakozásukat a munkaversenyhez a brigádvezetők, s egyben megfogalmazták felajánlásaik lényegét is. Az alábbiakban ezekről az eseményekről a szerkesztőségünknek küldött tudósításokat közöljük.

A kocsitartózkodás csökkentéséért

A *celldömölki* körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjainak vezetői szeptember 28-án tartották tanácskozásukat. *Varga Józsefné* gazdasági üzemfőnök-helyettes ismertette a szolgálati helyek legfontosabb tennivalóit, az őszi forgalmi célkitűzéseket. Ezután *Zámbó Zoltán*, a MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett *Berzsenyi Dániel szocialista brigád* vezetője bejelentette a kollektíva csatlakozását az országosan kibontakozó felszabadulási munkaversenyhez. Vállalták többek között, hogy a rendezőben dolgozó brigád egy százalékkal javítja a tehervonatok menetrend szerinti közlekedését, csökkenti az idegen kocsik tartózkodási idejét, és átlagosan öt tonnával növelik egy-egy tehervonat terhelését.

Az üzemfőnökség valamennyi brigádja vállalta a munkaversenyben való részvételt. A közösségek vezetői elhatározták, hogy a tanácskozás után társaikkal megbeszélik a legfontosabb teendőket, és azok ismeretében írásban rögzítik vállalásaikat.

Takarékos gazdálkodással

A *kiskunhalasi* körzeti üzemfőnökség tizenkét tagú *Komarov* szocialista brigádjának tagjai a kiskunhalasi vontatási üzemegységnél villamos, dízel- és gőzmozdonyakat szerelnek. Tevékenységüket a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetéssel ismerték el. Az üzemfőnökség közelmúltban tartott brigádvezetői értekezletén a Komarov brigád vezetője felhívást intézett a brigádvezetőkhöz, hogy csatlakozzanak a kibontakozó felszabadulási munkaversenyhez, és segítsék a VI. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítását. A Komarov brigád vezetője ismertette a kollektíva felajánlásait.

Vállalták többek között, hogy lényegesen növelik a vontatójárművek üzemkészségét, *csökkentik az anyagfelhasználást*, és részt vállalnak a szakmai továbbképzésben. A helyi *Fazekas Gábor utcai általános iskola* tornatermének építésében is aktívan részt vesznek.

A *curtici és lökösházi* műszaki kocsiszolgálat kollektívája a szeptember 14-én tartott termelési tanácskozáson foglalkozott a SZOT elnökségének állásfoglalásával a felszabadulási munkaversenyről. *Bejelentették csatlakozásukat*, egyben megfogalmazták azokat a legfontosabb tennivalókat is, amelyeket a verseny keretében végeznek.

Együtt az újítókkal

A *dunakeszi járműjavító* 101 szocialista brigádjának 1240 tagja elhatározta, hogy a felszabadulási munkaverseny keretében versenyt kezdeményez a járműjavító üzemek között. A dunakesziek vállalták, hogy az év hátralevő időszakában, valamint az 1984-es és 85-ös években *fő törekvésük a minőség javítása lesz.* Még *észszerűbben gazdálkodnak az* anyaggal és energiával. Hatékonyabb munkával évente két százalékos termelésnövekedést irányoztak elő. *Az üzem közgazdászai, mérnökei és az újítók fontos feladatuknak tekintik az importanyagok hazai anyaggal való helyettesítését.*

A brigádok a tavalyi ötvenezer óra *társadalmi munka* helyett nyolcvanezret vállaltak. Az üzem vezetői a versenyt folyamatosan értékelik, és *gondoskodnak az élenjáró brigádok anyagi, erkölcsi elismeréséről.*

Megújuló lendülettel

A *miskolci* járműjavító dolgozói a munkaverseny eddigi lendületének megtartását tekintik fő céljuknak a most kezdődő és 1985-ben záruló időszakban. Az idei eredményekre ugyanis büszkék lehetnek.

Év elejétől a célkitűzéshez képest 1700 kocsinappal kevesebbet tartózkodtak az üzemben javítás céljából a járművek. A legutóbbi, havi futójavítási tervet is maradéktalanul teljesítették. Nagy raksúlyú, több tengelyű kocsikból tizenöttel többet adtak át a forgalomnak. A 4,6 százalékos létszámhiány ellenére a teljes termelési tervtől csak 1,5 százalékkal maradtak el, de *célul tűzték ki, hogy az év hátralevő részében teljesítményük megközelíti a 100 százalékot.* A brigádok vállalása, illetve pótfelajánlása a jubileumi verseny első szakaszában többek között arra irányul: *az őszi forgalom sikeres lebonyolításához minél több kijavított kocsit adjanak ki a műhelyből.*

Nem kevés vállalás a több mint félszáz harmadéves ipari tanuló elméleti és gyakorlati képzésének, üzemi beilleszkedésének segítését célozza, miáltal egy év múlva stabilabbá válhat az üzem szakmai létszámellátottsága.

A dolgozók versenyzési kedvére az is jellemző, hogy ebben az évben már 6000 óra társadalmi munkát végeztek.

SZEZONKEZDET SÁRVÁRON

KEVESEBB RÉPA TERMETT, DE TÖBBET SZÁLLÍTANAK VASÚTON

Az év elején szeptember 5-re tervezték a kampány kezdetét a *Sárvári Cukorgyárban.* Később ezt a határidőt szeptember 15-re módosították.

— Mikor érkezett az első vonat a sárvári vasútállomásra? — kérdezem Palkovits István állomásfőnöktől.

— *Szeptember 29. óta termel a gyár, és a tavalyinál két héttel korábban, január 5-én áll le.*

— Mi volt a késedelem oka?

— *Országosan csökkent a cukorrépa vetésterülete, és az aszálykár is érzékenyen érintette a mezőgazdasági üzemeket. Az elmúlt évinél valamivel kevesebb répát, mintegy 200 ezer tonnát fuvarozunk a gyárba. Ez az összes feldolgozásra kerülő nyersanyag 80 százaléka. Ilyen sok répát még nem szállítottunk a gyárba.*

A répát a *szombathelyi* igazgatóság területéről, 13 helyről fordavonatokkal szállítják. Tekintélyes mennyiségű alapanyag érkezik a cukorgyárba a *pécsi* vasútigazgatóság területéről is.

Az átépítés miatt az állomás vágánypárjainak a száma 10-ről 8-ra csökkent. A négy fordaszerelvényt úgy kell irányítani, hogy *mindig legyen elegendő répa a gyárban. Ez a népgazdaság és az üzem érdeke.* Az is fontos, hogy a teherkocsik minél kevesebbet ácsorogjanak rakottan és üresen. Az elmúlt évekhez hasonlóan *15 nyugdíjas vasutas is segíti a munkát.*

Sz. Jakab István

Száz óra a gyerekekért

A soproni MÁV vontatási főnökség dízelmozdony-vezetőinek Gagarin szocialista brigádja felajánlotta, hogy száz óra társadalmi munkát végeznek, amelynek értékét a Magyar Nemzeti Banknál megnyitott, 203-90172-5253 számú számlára, a *veszélyeztetett gyermekek javára fizetik be.* A brigád tagjai szeretnék, ha példájukat minél több szocialista brigád és KISZ-alapszervezet követne.

Együtt a közös úton

Az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központja adott helyet a közelmúltban a Magyar—Szovjet Baráti Társaság által meghirdetett „Együtt a közös úton" című szellemi vetélkedő területi döntőjének. A döntőn 11 üzem, vállalat csapata vett részt, amelyek közül az Északi Járműjavító Béke szocialista brigádja lett a győztes és bejutott a fővárosi döntőbe.

Képünkön: a győztes brigád tagjai verseny közben.

Több évre szóló feladatgyűjtemény

HUSZONKILENC PONT

Párttagok és pártonkívüliek véleménye közérdekű kérdésekről

Győr-Sopron megyei tapasztalatok alapján a szombathelyi *városi pártbizottság* a vasútüzemet jelölte ki egy kiterjedt párbeszéd lefolytatására. Ennek kapcsán a vasútüzemi pártbizottság 11 alapszervezetének 330 kommunistája beszélgetett el mintegy 2500 pártonkívülivel A beszélgetésekről nem készült írásos feljegyzés, a véleményadók kilétét sem fedték fel. A beszélgetések célja az volt, hogy megtudják, mi a véleményük a vasutasoknak a legfontosabb közérdekű kérdésekről.

A közel féléves munka értékelésére szeptember 27-én egy nyilvános *pártnap* keretében került sor. Ezen a párttagok, pártonkívüliek, a különböző szintű vezetők körében megjelent *Horváth Lajos*, az MSZMP szombathelyi városi bizottságának első titkára is.

Solymosi Tibor, a szombathelyi vasútüzemi pártbizottság titkára ismertette a párbeszéd, a véleménycserék összefoglalóját. Megállapította, hogy *a háború és béke kérdésében minden vasutas dolgozó kifejtette őszinte békeóhaját.* Egyöntetűen elítélik az imperialista fegyverkezést, a hadi kiadások növelését. Bíznak a fegyverkorlátozási tárgyalások végső sikerében.

1979-től érzik a gazdasági élet fejlődésének a megtorpanását. Az a véleményük, hogy a felsőbb szintű helyes döntéseket sok helyen csak részben hajtják végre.

A legtöbb bírálat a vasút gazdasági vezetőit érte. A kedvezőtlenebb munkakörülmények is hozzájárultak a krónikussá váló létszámhiányhoz. Az átlagbérek nem tükrözik a vasutasok társadalmi munkamegosztásában elfoglalt helyét. Kifogásolható a szombathelyi rendező és a BFF szociális ellátása. A vonalon dolgozók nem jutnak meleg ételhez. Nem kielégítő a munka szervezése.

Sok kritika érte a szakszervezet bizalmihálózatát is. A tisztségviselők nem mernek a gazdasági vezetővel szemben dolgozótársaik igazáért kiállni. Többen vették védelmükbe a régi műhelybizottságok rendszerét.

A pártbizottság 29 pontban összesítette az észrevételeket, javaslatokat. *Több kérdésre írásban válaszolnak majd.*

A beszélgetések során szerzett információk *több évre meghatározták a pártbizottság és a vasút helyi vezetőinek a feladatát.*

J. I.

Így is lehet értekezni

Testületi ülés fehérasztalnál + Szembesítés hangfelvétellel + Idegen-e a munkahelyi vezető?

Fehérasztalnál sok mindent könnyebb elintézni — tartja a szóbeszéd, s az ebben rejlő igazságot sajátos módon próbálta ki a *debreceni építési főnökség* szakszervezeti bizottsága, amikor legutóbbi ülésén fehérasztalhoz ültette a résztvevőket, köztük meghívottként a debreceni üzemfőnökség és a TBFF vezetőit, meg az építésvezetőségek képviselőit, KISZ-titkárait.

Nem is kellett ez alkalommal erőltetni a hozzászólásokat. Volt kérdés, kérés, javaslat bőven. Hadd hallja a középszintű testület titkára, *Töllyné Pogács Róza* is. Aztán mindannyian kíváncsian várták *Papp Sándornak*, az üzemfőnökség vezetőjének a válaszát.

Kiderült, hogy a mozdonyok bizony már nem újak, gondot okoznak az üzemeltetési és karbantartási feladatok, vagyis hasonlít a helyzet az építési főnökség gépparkjára jellemző állapotokra. Szóba került, hogy a mozdonyvezetők sem egyformák, akárcsak a gépkocsivezetők — sem szaktudás, sem segíteniakarás, hozzáállás szempontjából —, és bizony az építési főnökség is tehet egyet s mást, ami könnyítheti az üzemfőnökség dolgát.

Elekes Lajos a TBFF oldaláról szintén így ecsetelte a helyzetet. Nem dobta vissza ő se a labdát, csak megmutatta, érzékeltette a saját gondjaikat, s az ő nézőpontjukból csakugyan másképp festett az egész.

A végkövetkeztetés szerint ki-ki tudomásul vette, hogy továbbra is — még hosszú ideig — azzal kell dolgozni, ami van, és hogy a *„mi”* nem az építési vagy az üzemfőnökség, illetve a TBFF, hanem a *vasút*, a MÁV. A fehérasztal ötletével így hozta közelebb egymáshoz az embereket az építési főnökség szakszervezeti bizottsága. Ezek után feltételezhető, hogy a baráti eszmecsere a gyakorlatban is beváltja majd a hozzáfűzött reményeket.

Rendhagyó módon tanácskozott szeptember 22-én *a debreceni KISZ-bizottság* is, amikor a hatáskörébe tartozó két nagy szervezeti egység — a debreceni építési főnökség és a vasútigazgatóság — KISZ-titkárait számoltatta be a vezetőségek idén végzett munkájáról. A „rendhagyó mód” ez esetben részint az volt, hogy *az ülés színhelyéül a*

100-as őrházat jelölték ki. Részt vett *Harangi Albert*, a vasúti pártbizottság titkára, *Széles Károly* építési igazgató, illetve a debreceni vasútigazgatóság képviseletében *Balogh Sándor* osztályvezető-helyettes, valamint mindkét egység pártvezetőségének és szakszervezeti bizottságának titkára és ifjúsági felelőse. Másrészt az is eltért az üléseken megszokott rendtől, hogy a beszámolók és szóbeli kiegészítések után — amelyek az eredményeken kívül a hibákat is reálisan feltárták — *magnófelvételről és név nélkül lejátszották az előadó Csongrádi Mária 10-15 pályakezdő fiatallal készített riportját.* A nyilatkozók a „legrázósabb” kérdésekre válaszoltak. Mint például: *Segít-e a munkahelyi beilleszkedésben a KISZ? Mit tapasztal a pályakezdő fiatal az adott munkahelyen? Milyen a bérezésük, elismerésük?* stb... A megszólaltatott fiatalok igen eltérő válaszokat adtak, attól függően, hogy értelmiségi, munkás- vagy alkalmazotti állományba tartoznak.

Néhány válasz az elhangzottakból: *„A KISZ-nek a munkahelyi beilleszkedésben nálunk semmi szerepe nincs...” „Olykor-olykor a szemünkre vetik, hogy nem köszönünk a főnöknek, de minek köszönjek vadidegen embernek, akit nem ismerek...” „Azt mondják, hogy sokszor csak beszélgetünk, meg kávézunk. Lehet. De olyan jó lenne, ha néha a főnök is bejönne, és leülne beszélgetni velünk. Akkor legalább látná, hogy mit dolgozunk...”*

A nyilatkozatokat — igen ötletesen — magyar együttesek számaiból bevágott zenés részletek tarkították, s a találó szöveg nagy derültséget okozott, ugyanakkor még jobban aláhúzták a nyilatkozat súlyos tartalmát. Az utolsó nyilatkozó szinte összegezte az előtte szólók véleményét:

„Én csak azt mondom: amilyen az adott munkahely gazdasági vezetője, olyan ott a KISZ-mozgalom és az ifjúság helyzete...”

Az ülés résztvevői összenéztek, és kivétel nélkül egyetértettek vele. A magnóra vett riportot egy fiatal vezető megszólaltatása tette egésszé, de a problémák más oldalról való megközelítése sem tette „rózsaszínűbbé” a képet. Nincs is rá szükség. De *bizakodásra ad okot, hogy a fiatalokat meg lehet győzni — sőt általában meg is vannak győződve — arról, hogy amit tesznek, amit akarnak, annak van értelme, van perspektívája.* A jól sikerült riport a gondokat kifejező, fiatalos, könnyed formája rendkívül szerencsés kezdeményezésnek bizonyult, mert valahogy *lelkesedést, tenniakarást váltott ki, és ez kedvezően hatott a további eszmecserére.*

Őszinte elismerés a riporter Csongrádi Máriának, *Tóth Ferenc* KISZ-bizottsági titkárnak, a szervezőknek és a nyilatkozóknak.

Dévényiné dr. Gulyás Gabriella

KIÁLLÍTÁS

A brigádmozgalom negyed évszázada

A szombathelyi járműjavító üzem szocialista brigádklubjában „A szocialista brigádmozgalom negyedszázada” címmel kiállítást rendeztek. Az üzem brigádmozgalmának kezdetétől napjainkig kísérheti figyelemmel a látogató a fényképes táblákon és vitrinekben a mozgalom fejlődését. Láthatók az oklevelek, plakettek és egyéb elismerések is.

Képünkön a kiállítás egy részlete.

Köszönet a Bebrits brigádnak

Hatvanesztendős, magányos, szívbeteg özvegyasszony vagyok. A közelmúltban a Békéscsabán levő, Hajnal út 10. szám alatti lakásom melléképületét tanácsi rendeletre sürgősen le kellett bontanom, mert omladozott és veszélyeztette a szomszédos óvodába járó gyermekeket. Szorult helyzetemben a körzeti üzemfőnökség vontatási egységének Bebrits Lajos szocialista brigádja sietett segítségemre. Megérdemlik, hogy leírjam a nevüket: Fekete József, Bittmann Emil, Dajka József, Fekete Attila, Gyányi István, Máyer Sándor, Szalai László, Szentesi Sándor és Zerényi János. Valamennyien mozdonyvezetők.

Öt alkalommal jöttek el hozzám, és lebontották az épületet, ezenkívül drótkerítést is húztak az óvoda felől. Munkájuk értéke, mint azt a városi tanács műszaki osztályán megtudtam, 25 ezer forint volt. Önzetlen segítségüket ezúton is szeretném megköszönni!

özv. Valent Jánosné

Egy példamutató kollektíva változatos vállalása

A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél dolgozik a számadók aranykoszorús *Kandó Kálmán szocialista brigádja.* A vezetője *Zólyomi Ernőné.* A brigád 1973-ban alakult. A tizenhárom tagú kollektíva mindig kifogástalanul végezte munkáját. Az üzemfőnökségen sokan ismerik őket, mert *elismerésre méltó közéleti tevékenységet is folytatnak.*

Van közöttük pártvezetőségi tag, propagandista, szakszervezeti bizalmi és vöröskeresztes aktivista. A brigád gyakran vállal egyéb társadalmi munkát is. A vontatási üzemegység területén mindig részt vesznek a park gondozásában, a véradások alkalmával pedig fehér köpenybe öltözve segítik az egészségügyi dolgozók munkáját. Patronálják a miskolci gyermekvárost is. Az idén — a vasutasnap tiszteletére — *olvasópályázatot hirdettek* az üzemfőnökség brigádjai részére. A háromfordulós verseny győzteseit tárgyjutalomban részesítették.

Sepsi Gyula

Felkészültek a propagandisták

Fehérváron 1600 hallgatóval indul az oktatási év

Székesfehérváron, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában október 10-én tartották a szakszervezeti politikai oktatások propagandistáinak a felkészítő értekezletet, amelyen az üzemfőnökség, a járműjavító, a pályafenntartási főnökség, a szertárfőnökség és a géptelep 49 propagandistája vett részt.

A felkészítőt *Tóth Béla*, az üzemfőnökség helyettes vezetője tartotta. Előadásában foglalkozott a magyar ipar helyzetével, ideológiai életünk aktuális kérdéseivel, továbbá a külpolitikai helyzettel. Utána válaszolt a hallgatók kérdéseire.

A szakszervezeti politikai oktatás október második felében kezdődik, amelyeken összesen 1600-an vesznek részt.

Foglalkoztatási válság?

Szakszervezeti tanácskozás Berlinben

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége, a Szakszervezeti Világszövetség szakmai szervezete november 1-től 3-ig tartja az NDK fővárosában, Berlinben a *35. adminisztratív bizottsági ülését.* Fő napirendi pontként tárgyalja a bizottság a *„munkanélküliség, a foglalkoztatás biztonsága és munkaerő-fölöslegek a közlekedésben”* témákat.

A tőkés rendszer válsága következtében a munkanélküliség és a foglalkoztatottság bizonytalansága példa nélküli méreteket öltött — és hatással van a dolgozók minden rétegére — a kapitalista világban. A foglalkoztatási válság egyik legjobban sújtott ágazata a közlekedés. Sok kapitalista országban a közlekedési dolgozókat megfosztják legalapvetőbb szakszervezeti jogaiktól és a tiltakozás minden formájától, annak alapján, hogy a közlekedés *„alapvető szolgáltatás”*. Ugyanakkor a szigorú takarékossági intézkedések következtében a közlekedési dolgozókat soha nem látott méretű munkanélküliség, a potenciális munkalehetőségek állandó csökkenése sújtja. Több ezer kilométeres vasútvonalakat számolnak fel, kikötők százait zárják be, és még számos olyan munkaterületet szanálnak, amelyeket gazdaságtalannak minősítenek. *Dolgozók százezreit fosztják meg ezzel a munkalehetőségtől, a dolgozók még alkalmazásban álló csoportjának pedig szembe kell néznie a munkaterhek állandó növekedésével, és azzal a veszéllyel, hogy bármelyik pillanatban felmondhatnak nekik.*

Talán a szállítóiparban a legrosszabb a helyzet. A kikötők és dokkok árukezelésének nagyarányú gépesítése miatt sok országban a dolgozók majdnem 60-70 százaléka fölösleges lett. A modernizálás és a technológiai innovációk bevezetésével *ezerszámra nyilvánítják fölöslegesnek a vasutasokat is.* Növelik a munkaidejüket, és túlórát is vetnek ki rájuk, például Nagy-Britanniában, Japánban, az Egyesült Államokban, az NSZK-ban, Ausztráliában, Új-Zélandban stb.

A kapitalista országokban a monopóliumok és kormányaik *a válságot és a munkanélküliséget eszközként használják fel a munkások és a szakszervezeteik elleni támadásokra.* Gyengül a szakszervezetek tárgyaló ereje, a dolgozók arra kényszerülnek, hogy elfogadják a hátrányosabb feltételeket, emiatt csökken a szakszervezetek taglétszáma.

A közlekedési dolgozók, a többi iparág dolgozóival együtt szerte a kapitalista világban, elutasítják a felelősség vállalását a foglalkoztatási válságért. *Nő a dolgozók igénye az akcióegységre, a harcos szembeszállásra.* Erről tanúskodnak azok az ipari akciók, amelyekért a közlekedési dolgozók Angliában, Japánban, Görögországban, Olaszországban, Indiában, az USA-ban, Argentínában, Ecuadorban és számos más országban folytattak a munkahelyek biztosításáért és a növekvő terhek ellen.

Az adminisztratív bizottság tagjai és a meghívottak ezeknek a küzdelmeknek a tapasztalatait vizsgálják meg, és azt, *hogyan lehet a nemzetközi szolidaritás és akcióegység fegyverét is segítségül hívva szembeszállni a válság következményeivel.* A kérdés vizsgálata közben a tanácskozás résztvevői foglalkoznak majd a válság egyik fontos tényezőjével, a fegyverkezési hajsza fokozódásával és ennek összefüggéseivel, a foglalkoztatási válsággal.

A mértéktelen fegyverkezési hajsza hátráltatja a gazdasági és társadalmi felemelkedést. Az ENSZ felmérése szerint az 1980-tól 2000-ig terjedő időszakban a fegyverkezésre kiadott összegek mintegy 100 millió embernek biztosítanának állást. A szakszervezetek világszerte harcosan szállnak szembe a féktelen fegyverkezési hajszával. Szemük előtt zajlanak a békeszerető emberek százezreinek tömegtiltakozásai a tervezett rakétatelepítési programmal szemben. A szakszervezetek sok országban *alternatív programot dolgoztak ki a hadászati eszközök és üzemek békés célokra való átalakítására.* A háború és béke kérdése közvetlenül érinti a dolgozók tömegeit, alapvetően befolyásolja vágyaik, követeléseik, társadalmi szükségleteik kielégítésének lehetőségét. Nem kétséges, hogy a béke és az atomkatasztrófa közül a dolgozók, a világ népei *a béke mellett szállnak síkra.*

A fentiek csak kiragadott aspektusai annak a rendkívül összetett kérdéscsoportnak, amelyet a 29 országból érkező 51 szakszervezeti vezető megvitat majd a berlini tanácskozáson. Több olyan témával is foglalkoznak, mint például az új technológia hatása a foglalkoztatási válság megoldására.

Külön tárgyalják a tanácskozás résztvevői a közlekedési dolgozók szakszervezeti jogainak kérdéseit, és megvitatják a nemzetközi szövetség egyéves tevékenységéről készült beszámoló jelentést, valamint a szövetség 1982. évi gazdálkodását, és elfogadják az 1984. évi nemzetközi munkatervet.

Csenki Gyula

A munkásőrség dalosai

VÁRJÁK, AKI SZÉPEN TUD ÉNEKELNI

A Munkásőrség Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett *Központi Férfikara* 1957-ben, a munkásőrséggel szinte egy időben, június 3-án alakult. Tagjai korábban más énekkarokban is énekeltek. Megalakulásuk óta a magyar és a nemzetközi munkásmozgalom dalait, a munkásőrség mindennapi életéről szóló kórusműveket mutatják be. Repertoárjukban a kórusirodalom remekei is szerepelnek: Bartók Béla, Kodály Zoltán, Bárdos Lajos, Vásárhelyi Zoltán művei.

A férfikarból többen a zenei élet különböző területein dolgoznak, például *Révész László* Liszt-díjas karnagy — a kórus művészeti vezetője — a Magyar Rádió zenei főosztályának osztályvezető-helyettese, a Kórusok Országos Tanácsa elnökhelyettese, *Tóth Béla* Liszt-díjas karnagy, a Belügyminisztérium Szimfonikus Zenekarának karnagya, *Prokópius Imre* zongoraművész, a Thália Színház zenei vezetője.

A központi férfikar jelenlegi létszáma hetven, közülük huszonketten a kórus alapító tagjai. Tizenheten 40-50 éve vesznek részt a munkásénekkari mozgalomban.

A férfikar fennállása óta több rangos művészeti versenyen, fesztiválon, politikai rendezvényen vett részt. Debrecenben a *Bartók Béla nemzetközi kórusversenyen* 1961-ben II., 1970-ben I., 1978-ban ismét II. díjat nyertek. 1975-ben a *várnai nemzetközi kórusversenyen* is a II. helyen végeztek. 1982-ben a tolosai *Baszk nemzetközi kórusversenyen* II. és III. helyezést értek el. Az országos minősítésen (1981-ben) „Hangversenykórus” fokozatot értek el. A munkásőrség megalakulásának 20. évfordulóján a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* Vörös Csillag Érdemrenddel tüntette ki a férfikart, a munkásdalkultúra, a politikai kórusművészet ápolásában és fejlesztésében szerzett kiemelkedő érdemei elismeréseként. A központi férfikar fennállása óta mintegy 300 dalt és kórusművet tanult meg.

A sok elismerést szerzett együttes várja olyan amatőr férfi énekesek jelentkezését, akik megfelelő zenei és hangi adottsággal rendelkeznek. *Jelentkezni lehet a központi férfikar Budapest V., Vadász utca 14., II. emeleti helyiségében, minden kedden és pénteken 17-től 19 óráig. Az érdeklődők részletes felvilágosítást kaphatnak a 124-636 telefonszámon.*

TOVATŰNT AZ IDEI NYÁR

Évadzáró tanácskozás Boglárlellén

Milyen tanulságok vonhatók le a forgalom alakulásából?

Az esztendő nyolc hónapjában 7,7 millió külföldi járt Magyarországon, s ez azt jelenti, hogy körülbelül 6 százalékkal többen érkeztek hozzánk, mint az előző év azonos időszakában. A többség gépkocsival, autóbusszal érkezett, ezen kívül *1,4 millió turista utazott vonaton*, és számuk az év végéig várhatóan eléri a múlt évi adatot. A hozzánk érkezők többnyire a szocialista országokból jöttek, de nem csökkent az átutazók és a nyugati látogatók száma sem.

A világban végbemenő gazdasági változások az idegenforgalmon is éreztetik hatásukat: a nagy versengés a vendégekért világméretekben tapasztalható. A jellemzővé vált *takarékosság* visszafogja az utazásokat. Ezért mindenütt nagyobb gondot fordítanak az utasok megbecsülésére.

Az elmúlt évi tarifaemelés következtében csökkent a hazai utazások száma is. Átrendeződés alatt áll az utazás szerkezete: *a gyorsabb vonatok helyett a lassúbb járatúak is megfelelnek, illetve a magasabb kocsiosztály helyett a kevésbé komfortos 2. osztályt is megfelelőnek akarja tudni az igényesebb utas.* Általános igény, hogy szervezéssel javítson szolgáltatásának minőségén a vasút.

Késtek a vonatok

A *pécsi igazgatóság* október 13-án tartotta — a korábbi hagyományoknak megfelelően — szokásos évadzáró megbeszélését Balatonbogláron. A résztvevők elemezték a nyári forgalom eredményeit, hiányosságait, és levonták a következtetéseket. Mindez egyúttal már az 1984. évi felkészülés jegyében történt.

Az elszállított utasok száma az idei nyáron még a Balaton vonzáskörzetében is 12,4 százalékos csökkenéssel járt. Ez hatással volt a vonatok zsúfoltsági tényezőjére. A 30-32 százalékos zsúfoltsági érték minden korábbinál kedvezőbb, emögött azonban *a kihasználatlanul közlekedő vonatokat is érzékelni kell.* A tartós meleg kedvezett a fürdő- és üdülőforgalomnak. (A velejáró aszály pedig kedvezőtlenül hatott a mezőgazdasági termelésre, amely az ősz folyamán érezteti hatását.) A tartósan napfényes időszak, a tó vizének magas hőfoka miatt a vendégek idejüket a víznél töltötték, tehát *nem volt jellemző a tó körüli kirándulás.* Az utasokat a fővonalról széthordó, illetve oda összegyűjtő vonatok sem közlekedtek emiatt mindig kihasználtan.

A vonatok átlag 85,99 százalékos menetrendszerűsége elmaradt a hálózati érték mögött. Legkedvezőtlenebb volt júliusban, amikor a legtelítettebb forgalommal számoltak. Ebben az időszakban közlekedett a legtöbb *különvonat* is. A SZOT megrendelésére 32, az Állami Ifjúsági Bizottság szervezésében 4, míg a Siótour igénylésére 24 turistavonat közlekedett. A vonatok menetrendszerű közlekedését „blokkzavarok", a műszaki hiba miatt „megállj"-t mutató jelzők is károsan befolyásolták. Következmény, hogy a Balatonnál közlekedő déli parti vonatok fajlagos késése 7 perc értéket ért el. Hatással volt a teljesítményekre a *meghibásodott mozdonyok* szolgálatképtelensége, és az is, hogy már a társigazgatóságok vonalairól is késve jöttek a vonatok.

Jobb szolgáltatás, több bevétel

A déli parton 1 millió 243 ezer fizető utas szállt fel a vonatokra, s ebből 30 millió forint bevétel származott. Amíg a korábbi években a vonatok folyamatos erősítésére volt szükség, ezúttal az idei nyarat ez kevésbé jellemezte. A szerelvények nagysága megfelelt a keresletnek, és képes volt az elvárható kényelmet nyújtani. A három nyári hónapban csak a Balaton déli oldalán 760 esetben összesen 115 ezer utas kért együttes elhelyezést a számukra foglalt kocsikban, illetve kocsiszakaszokban. Ez viszont a korábbi időszaknál kedvezőbb.

Az utasigényekre való reagálás a szó legszorosabb értelmében *pénzt jelent.* A déli és északi partot körüljáró *Panoráma vonat* félmillió forintnál több bevételt hozott. Ez is bizonyítja, hogy az újszerű üzletpolitikai elgondolások jó megvalósítása haszonnal járó tevékenységgé válik.

A pécsi igazgatóság már a tavaszi szemle alkalmával felmérte lehetőségeit, s annak megfelelően jelölte ki szinte személyre szólóan a feladatokat, majd a végrehajtás végső időpontjának június 30-át határozta meg. A szakemberek elismerték, hogy a gazdasági eredmények nem jönnek önmaguktól. *Csak jól tervezett és szervezett cselekvések képesek az eredményt biztosítani.* Ezért ügyeleti szolgálatot szerveztek Siófokon, Fonyódon és Nagykanizsa állomáson.

Az új viszonyokhoz való alkalmazkodásra jellemző, hogy már a nyári időszak kezdetén a Budapest-Déli pályaudvar—Nagykanizsa között közlekedő gyorsvonatot módosítással Fonyódtól *személyvonattá minősítették,* figyelembe véve az utasok ez iránti igényét. Miután látták, hogy a forgalom az előző évek forgalmától mérsékeltebb, *az utaskiszolgálás minőségének javítását tartották a legfontosabb célkitűzésnek.*

„Tűrhetetlen" hőség — csak nálunk?

Az állomások csinosítása, a külső és belső utasterek tisztaságának folyamatos megteremtése mintaszerű gondoskodásról tanúskodott. Ezúttal többet adtak — éppen üzletpolitikai szempontból — az udvariasságra, előzékenységre, és mégis előfordultak gondok a vonatok iránytáblázásánál, illetve az egyenruha szabálytalan viselésénél.

Az értekezlet résztvevői egyetértettek abban, hogy a *hőség* hazánkban, sőt Európában is mindenütt azonos volt. Ám a külföldön járt vasutas turisták nem láttak máshol a mienkéhez hasonló példát: hogy vonali őrök *ing nélkül,* félmeztelenül teljesítettek szolgálatot, a mozdonyvezetők pólóingben vezettek volna vonatot, mint nálunk. A szükséges konzekvenciákat levonták. Határozattá vált, hogy ezekben a kérdésekben *nagyobb következetességet kell tanúsítani.* Az egyenruha-viselés fegyelmezettsége egyébként egyfajta tanúságtétel a szolgáltató vasút dolgozóinak viszonyulásáról is. Ez azt jelenti, hogy mind az utasokkal, mind a vasúttal szemben *kötelesség szabályosan, az öltözködési kultúrának megfelelően öltözködni szolgálatban.*

A nyári forgalmat a pécsi igazgatóság dolgozói egyébként *dicséretesen bonyolították le.* Hasznos volt, hogy Pécsről, Szekszárdról, Bátaszékről rendeltek ki informátorokat és személypénztárosokat. Az utasszám csökkenése a vasúti személyközlekedésnél realitás. Ezt tudomásul kell venni. Azonban ez nem jelenti azt, hogy ne történjenek lépések a folyamat megállítása érdekében. A pénzforrások szűkülése a lakosságot takarékosságra inti, tehát alternatíva a csökkenő kereslettel szemben csak a szolgáltatás minőségének javítása lehet.

Szabó Béla

Csinos és gazdái

Gyermekkorom álma teljesült a minap, amikor felléptem — a szolgálati felsőbbség engedélyével — az M 41—2194 számú dízelmozdony állására A mozdony a Szerencsről Sátoraljaújhelyig közlekedő, 7 óra 52 perckor induló személyvonatot vontatja. Az indulásig még van néhány perc az ismerkedésre *Csököly István* mozdonyvezetővel és *V. Tóth János* vonatvezetővel. A vezér 20, a vonatvezető 30 éve teljesít szolgálatot.

Alattunk-mögöttünk öt mének, vagyis ezernyolcszáz lóerő dübörög. De a mozdonyvezető egyszerűen csak „Csinos"-nak nevezi a gépet. Váltótársaival — *Horváth Lajossal* és *Kreskó Lászlóval* — évek óta simogatják, gondozzák, üzemeltetik, és soha nincs vele baj.

A kijárati jelző szabadra áll, a forgalmista int, és a masiniszta egyetlen finom karmozdulatára a Csinos megremeg, indul, s egy percen belül már a nyílt pályán robogunk.

Az első állomás *Mezőzombor.* Innen kitérővel a „mi vonalunk"-ra futunk. A pálya két oldalán ismerős a táj. Jobbra beláthatatlan kiterjedésű almáskert, gazdagon rakott terméssel, távolabb a Tokaj-hegy csúcsa — a Kopasz — a tévétoronnyal.

Balra szőlő, szőlő, majd szülőfalum — *Bodrogkeresztúr* — fehértufa kőbányái. Aztán megint szőlő — már jobbra is — és távolról felvillan a Bodrog ezüstösen ragyogó csíkja.

Nem áll az előjelző. A mozdonyvezető már nyúl is a fékhez, de aztán szabad az út, és menetrend szerint érkezik a vonat Bodrogkeresztúrra.

Szalutál a váltókezelő, a vonatot fogadó forgalmista, a málházó és az állomásfőnök. A mozdony ablakából látom házunk udvarán édesanyámat. Mindjárt Szögibe érünk. Vizslatom a pályát: *állnak-e a jelzők, lezártak-e a sorompók?* Minden rendben.

A mozdony- és a vonatvezető a végtelenbe vesző sínpárt és a vasúti jelzőberendezéseket figyeli. Jól ismerik a pályát. Hátunk mögött utasok és milliós értékek. Nagy a felelősség.

Csököly István mozdonyvezető

Csököly István Sárospatakon lakik. Szabad idejében szenvedélyes horgász. Tegnap is fogott a Bodrogon két szép csukát. V. Tóth Jánosnak — aki szintén sárospataki — hobbija a telek, a szőlő és a gyümölcsös. Mind a kettőnek egy-egy gyereke van. A vonatvezető kislánya ebben az évben érettségizett, a masiniszta fia nevelő-tanár a MÁV bodrogolaszi gyermeknevelő intézetében. Mivel éppen itt robogunk már az intézet mellett, a papa talán integethetne is a fiának.

A sárospataki vasútállomás felvételi épületét öt éve bontották le, az új meg olyan lassan készül, mint a luca széke.

— *Gondolja csak el* — magyarázza a vonatvezető —, *hogy mit csinál az a sok utas itt télvíz idején, mert az átmeneti váróteremben ötven ember sem fér el, a Bodrogközről meg hozzák a buszok az utasokat.*

Az állomásra percnyi pontossággal érkezünk. Csököly István és V. Tóth János megkönnyebbülten egymásra mosolyog. Rendkívüli esemény nem történt. Pedig a pálya nem a legjobb. Most cserélik a talpfákat betonaljazatra. A vonal még nincs beszabályozva. A két vasutasnak még nem telt le a szolgálat. Másfél óra múlva fordulnak vissza.

Este 18.15-kor jön a váltás. Addig helyt kell *állni,* s lehetőleg percnyi pontossággal tartani a menetidőt . . .

Kép és szöveg:
Dávid József

SAVARIA '83

Meghívtak a gyakorlatra

Öntudatosan, egymást segítve hajtották végre feladataikat a szombathelyi járműjavító dolgozói

Kétnapos, polgári védelmi komplex gyakorlatot tartottak a szombathelyi járműjavítóban, az éves kiképzési tematika részeként, Savaria '83 néven. Erre az eseményre más szolgálati ágak, főnökségek polgári védelmi szakembereit is meghívták. E cikk szerzője a székesfehérvári körzeti üzemfőnökséget képviselte.

Az első nap így zajlott le: Az üzem portáján felmutattam a díszes meghívót, mire az irodaépületbe kalauzoltak. Közben az előcsarnokban megtekintettem a polgári védelmi *kiállítást.* A tanácsteremben — ahová már *Kiss József,* az üzem polgári védelmi törzsparancsnoka társaságában érkeztem —, *Baranyai László,* az üzem igazgatója és polgári védelmi parancsnoka üdvözölte a megjelenteket, köztük *Sárossy Istvánt,* a Közlekedési Minisztérium megbízottját, *Gecse Alfrédot* és *Balogh Lászlót,* akik a MÁV Vezérigazgatóság illetékes szakosztályait képviselték, *Szolnoki László* alezredest, Vas megye Polgári Védelmi Parancsnokságának törzsparancsnokát, *Kovács Imre* őrnagyot, a városi törzsparancsnokot.

Ezután rövid tájékoztatás következett *filmvetítéssel,* bemutatva az üzem munkáját és dolgozóinak életét. Láthattuk filmen a szerelőcsarnokokat, az ott folyó ütköző- és kerékpárcseréket, egyéb javításokat, a 2000 adagos korszerű üzemi konyhát, a keszthelyi családos üdülőt, a fúvószenekar és a táncscsoport szereplését, az ipari tanulóképzés mozzanatait. Akaratlanul arra gondoltam, hogy *a jelenlegi gyakorlat is ennek a békés életnek, elért eredményeinek, építőmunkánknak a védelmét szolgálja.*

A rövid, de tartalmas tájékoztató után az üzem polgári védelmi parancsnoka jelentést kért a beosztott parancsnokoktól, hogy a *fokozott* alkalmazási készenlét elrendelését követően milyen intézkedéseket tettek.

Nem sokkal később elrendelték a *teljes* alkalmazási készenlétet. Az első nap eseményei a megtett intézkedések értékelésével zárult.

A második napon az üzem önvédelmi szervezetének állománya bemutató jellegű törzsvezetési gyakorlatot hajtott végre a vezetési ponton és a munkahelyeken. A mentő, mentesítő és helyreállító munkák résztvevői összfegyvernemi védő és polgári védelmi öltözetet viseltek.

Az 1. számú munkahelyen a terepmentesítésben kitűntek *Békefi Miklós* szakaszparancsnok emberei. A 2. számú munkahelyen *Szétag Lajos* szakasza szerzett elismerést a személymentesítő feladatokban. A 3. számú munkahelyen az elsősegélynyújtók jeleskedtek *dr. Szabó István* üzemorvos vezetésével. A 4. számú munkahelyen az óvóhely megrongálódott bejáratát tették szabaddá a *Vámos Miklós* vezette romeltakarító szakasz tagjai. Ismét másutt *Marton Károly* szakaszparancsnok emberei a vasúti kocsik helyreállítását biztosították, szervezték sikerrel, miközben a 6. számú munkahelyen, az üzem északi területén *Tóth László* beosztottai lokalizálták és oltották el a keletkezett tüzet.

A jól sikerült gyakorlat értékelése dicsérettel és *jutalmazással* zárult. Az üzem polgári védelmi parancsnoka többek között megállapította, hogy az önvédelmi szervezet tagjai a gyakorlat alkalmával mintegy 50 000 forint értékű hasznos tevékenységet is elvégeztek. Az elöljáró szervek *szintén jónak értékelték* a gyakorlatot, amelynek fő célja volt a résztvevők munkájának összehangolása —, nemkívánatos események bekövetkezése esetére.

Nekem, mint meghívottnak is az egymásrautaltság tudatának megnyilvánulása, a közös cselekvésben megmutatkozó összeforrottság tetszett.

Tunyogi Tibor

Munkában a terepmentesítők

Hat éve utaztam utoljára az Aszód—Balassagyarmat közötti vonalon. Még emlékszem a Becske-dombok közé simuló, hangulatos, a forró nyári melegben is árnyékos állomásra. Emlékszem a berakásra váró farönkhalmazokra, meg a vonatot fogadó állomáskezelőre is. És ha már ilyen színesen megelevenedett a kép, legyen teljes — gondoltam, és ismét meglátogattam Becskét.

Feltűnt, hogy a vonaton rajtam kívül senki sem készülődik a leszálláshoz. Észrevettem azonban a sokféle kíváncsi tekintetet: ugyan mi dolgom lehet ezen a kietlen vidéken? Aztán becsukódott mögöttem a piros motorvonat önműködő ajtaja, én pedig ott álltam a világ peremén, egymagam.

Sem parakások, sem állomáskezelő. A megmaradt épületek ablakhelyei vaksin bámultak felém, a kicsiny díszkertet felverte a gaz, a muhar, s a bukszusbokrok nyesetlen ágakkal meredeztek az ég felé. A rakodóvágányból már kiszerelték a váltókat, rozsdás sínszálak barnállottak a hervatag októberi napsütésben.

Becske — két-három ezer lakosú község — a vasúttól négy kilométerre feksik. Vajon mi késztette a hajdani vasútépítőket, hogy távol istentől és embertől állomást telepítsenek. Talán a végtelen nógrádi erdők faanyaga, amely hosszú időn át ellátta szállítani valóval a vidéket. Vagy a falu ragaszkodott a ranghoz, ha messze is, de

BECSKE

vasutat mondhatott magáénak? Nincs kitől megkérdezni. Több mint száz évig a vasútnak monopóliuma volt a közlekedésben. Az emberek akkor is vonaton utaztak, ha az állomás négy-öt, vagy akár ennél is több kilométerre esett a falutól. Miért? Egyszerű. Mert nem volt más választásuk. Legfeljebb felültek a szekérre, hogy valamelyest csökkentsék a távolságot. Akinek meg nem volt szekere, lova, az gyalog ment az állomásra. Mert a szükség vonatra szólította a népet. Akár a városi piacra, akár a megyeházára, de utazni kellett. És utaztak a sötét ruhás férfiak, a sokszoknyás parasztmenyecskék, mert az utazás azért nem ment annak idején afféle hétköznapi számba.

Az eltelt évtizedek aztán alaposan megváltoztatták a közlekedési formákat. Ma, amikor egy falusi vegyesboltban több áru van, mint ötven évvel ezelőtt egy városi „konzumban", ugyan minek járnának az emberek Balassagyarmatra? Aztán itt az autóbusz, a vasút legnagyobb konkurrense. Ki vállalkozna már arra, hogy négy kilométert gyalogoljon, amikor a Volán járműve a háza előtt vagy az utca sarkán áll meg.

Elsétálok a rakterület felé. Kicsiny, lapos tetejű házikó álldogál magában. Belököm a félig nyitott ajtót. Odabent vadonatúj, zománcozott pályaszintjelzők tucatjai.

Telik az idő, nemsokára itt kell lennie a vonatnak, amire egyedül várok. Aztán becsukódik mögöttem az ajtó, még egyszer visszanézek a kihalt állomásra. Lehet, ha öt év múlva megint erre járok, már nyomát sem lelem a csendes, árnyékos megálló-rakodóhelynek . . .

Gerecsei Zoltán

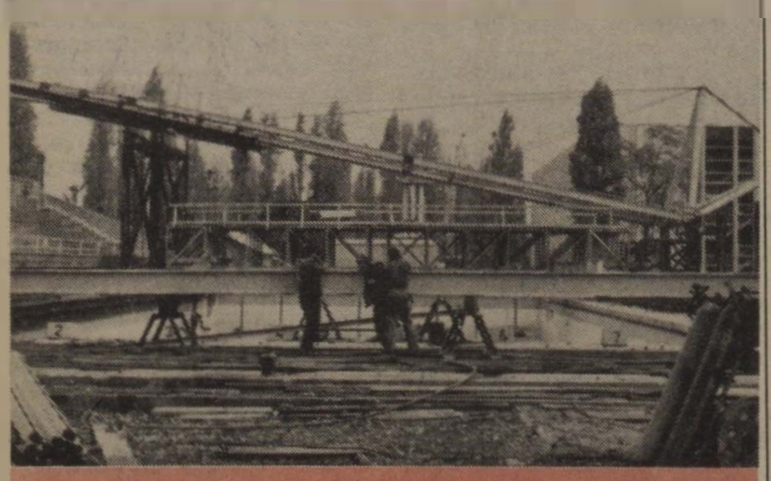
ÉPÍTKEZÜNK

Megfontoltságra és takarékosságra készteti a vállalatokat országszerte a gazdasági helyzet ismert alakulása, de ez nem jelenti azt, hogy a legfontosabb építkezések nem az előirányzott program szerint haladnának. Alábbi képeink is erről adnak bizonyságot, két helyszín bemutatásával.

A Nyugati pályaudvar rekonstrukciója közben nem kevés a látványos megoldás. Ennek egyik mozzanataként a csarnok tetőszerkezetének átépítésekor szükségessé vált az értékes belső részek védelme. Ezt szolgálja az ideiglenes és speciális ponyvasátor, amelyet a tabdi BUDAFLAX szövetkezet készített. Alatta zavartalanul dolgoznak az építők, illetve a restaurátorok

Ugyancsak a Nyugatiban — a Váci úti oldalon — különleges szakértelmet kívánó munkával épül a vágányzáró bakok vasbeton alapja

Itt pedig a BVSC Szőnyi úti uszodája az építkezés színhelye. Feladat: tető alá hozni a medencét és a lelátót



Az ötvenméteres fesztávú szerkezet elkészítésére az Észak-Magyarországi Állami Építőipari Vállalat szakemberei vállalkoztak. Ígérik, hogy év végére be is fejezik itt a munkájukat

(Laczkó Ildikó képriportja)

Szakmai, politikai vetélkedő fiataloknak

Szakmai, politikai vetélkedőt rendezett a közelmúltban a Hatvan—salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség gazdasági vezetősége Hatvanban. A vetélkedőn 30 éven aluli fiatalok vettek részt, és adtak bizonyságot szakmai, politikai és munkavédelmi tudásukról. A verseny első három helyezettje 1000, 800, illetve 600 forint jutalmat kapott.

DRÁGÍTJA A CEMENTET

Ha nincs teherkocsi, közúton gurul az áru

A sors úgy hozta, hogy eddig két esetben akadt dolgom *Beremenden*. Most is előttem a kép: a leszálló utazóközönséget jómagam és a vonatot kísérő határőr alkotjuk. Felszálló sem volt sokkal több... A vágányok valamikor átnyúltak a szomszédos országba, ma idáig sem lehet vasúttal eljutni. Bár még két éve sincs, hogy megszüntették a Nagyharsánytól Beremendig vezető 11 km-es szakaszt, az állomást már teljesen visszahódította a természet. Derékig érő gaz borítja a rozsdálló sínszálakat, az alkatrészeitől megfosztott jelző bénultan mered az ég felé.

Félig rakva...

— *Nem lett volna értelme a forgalom további fenntartásának* — állítja a tények ismeretében *Biró József*, a Beremendi Cementmű állomásfőnöke. — Az égetőkemencét és a hidrátüzemet lebontották, egyetlen fuvaroztató maradt, a helyi Dózsa TSZ. Többnyire azonban ők is Nagyharsányban rakodtak, mivel *a felszámolt rész mindössze tizenkét tonna tengelynyomásra volt engedélyezve, a kocsikat csak félig lehetett megrakni.*

— Így viszont egy nagy lélekszámú község teljesen vasút nélkül maradt...

— *A nagy kiterjedés nehezítette a vasút jó megközelítését. Beremend öt kilométer hosszú, három buszmegállója van. És az autóbusz sokkal kedvezőbb közlekedési helyzetet teremtett.* Elsősorban a BCM dolgozói, azután Kistapolca, Siklósnagyfalu, esetleg Egyházasharaszti lakói utaznak vasúton. Az autóbusz sajnos nem tud bejönni, a forduló kiépítésének kérdése egyelőre megoldatlan, pedig bevontuk az érintett tanácsokat is. Egyébként a személyforgalmunk összességében is elenyésző, ám *a környéken négy vasutascsalád lakik.* Rájuk feltétlenül gondolni kellett.

Minek a reklám?

— A teherforgalom biztosan sokkal nagyobb.

— *Állomásunk teljes egészében a BCM kiszolgálására hivatott.* Néhány jellemző adat az elmúlt hónapokról. Július: elment 1385 kocsi, 46 ezer 980 tonna áruval. Érkezett 817 kocsi, 23 019 tonna. Szeptemberben 1508 kocsi és majdnem hatvanezer tonna volt a feladás. Érkezett ugyanakkor 954 kocsi, 25 850 tonnával. Ezzel persze nincs kimerítve a gyár kapacitása, hiszen *rakhatnának havonta akár hatvanötezer tonnát is, ha tudnánk elég kocsit biztosítani.* Volt már rá példa, hogy a silók is megteltek, mert nem volt miben szállítani. Ha meg valamiok miatt kevesebbet termelnek, mindjárt kocsihiánnyal indokolják az elmaradt mennyiséget. *A vasút valósággal rákényszeríti őket a közúti fuvarozásra. Tudok róla, hogy például Siófokra is vittek innen cementet.* Az ottani TÜZÉP-nek ugyan kényelmesebb a teherautót kirakni, a cement azonban jócskán megdrágult. És végső soron ki fizeti meg a költségesebb szállítást? Természetesen a vásárló.

(Ide kívánkozik a megjegyzés: minek az új fuvaroztatók megszerzésére irányuló reklám, amikor a meglevőket sem képes a MÁV szükségleteiknek megfelelő kocsimennyiséggel ellátni?)

— Hova viszik a Beremenden feladott cementet?

— Szinte az egész Dunántúlt ez a gyár látja el, de körzete kiterjed az Alföld egy részére is. *Jelentős a Jugoszláviába menő export.* Júliusban 18 ezer tonna, augusztusban 11 és félezer, szeptemberben 22 ezer tonna hagyta el az országot.

Gyári vasutasok

— A gyárban is teljesítenek szolgálatot vasutasok?

— Bár a cementgyári hálózat és Nagyharsány között rendes vonatforgalom van, *a forgalmi szolgálattevő és a tartalékszemélyzet egyaránt a gyárhoz tartozik.* Itt, a Cementművek állomásán szolgálatonként egy forgalmista, egy váltókezelő és egy árupénztáros dolgozik.

— Milyen gondok merültek fel az utóbbi időben?

— Az elmondottakon kívül különösebb problémánk nincs, legfeljebb egy sérelmünknek szeretnénk hangot adni, akkor is, ha nem feltétlenül vasúti téma. A közelmúltban megnyílt a közeli *művésztelep.* Valamennyi hírközlő szerv „villányinak" tünteti föl, holott ez itt van minálunk, közigazgatásilag és más formában is. Mi, lokálpatrióta helyiek ezúton hadd mondjuk el: *a művésztelep nem Villányban, hanem Nagyharsányban van...*

Gerecsei Zoltán

Filatelisták a Törekvésben

A Máv Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Központja támogatja a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének Motívumfilatéliai Szakosztálya keretén belül működő vasútmotívumgyűjtő szakcsoportot. A szakcsoport tagjainak mintegy fele vidéken lakik, ezért szükséges legalább negyedévenként szombati napon csere-összejövetel szervezése. *Október 15-én 10—13 óra között került sor az első találkozóra.* A következő összejövetel január 14-én lesz, hasonló időpontban.

Természetesen nemcsak vidéki, hanem a budapesti szakcsoporttagok is részt vesznek az összejöveteleken, de szívesen látnak a szakcsoportban még nem jelentkezett bélyeggyűjtőt, levelezőlap-gyűjtőt, a témával szimpatizálókat.

A Törekvés Művelődési Központ ad otthont az Északi Járműjavító Üzem 224. számú Bélyeggyűjtő Köre által szervezett előadássorozatnak is szeptember 20-tól november 22-ig, ahol a bélyeggyártásról, -gyűjtésről, -hamisításról, ritkaságokról, kiállításra való felkészülésről és a bélyegek értékéről hallhatnak majd az érdeklődők. A meghívott előadókat diavetítés is segíti.

Az előadássorozat keretén belül a kör október 18—25-e között bélyegbemutatót is rendezett „1983 — hírközlési világév" címmel, amelyen a kör tagjainak anyagai voltak láthatók.

AJÁNLOTT LEVÉL AZ ÁLLOMÁSFŐNÖKTŐL

Szelestei Sándor nyugdíjas szertárfőnök, tapolcai lakos a közelmúltban vonattal Badacsonytördemicre utazott. Csak késő délután vette észre, hogy személyi igazolványát, más fontos okmányokkal és pénzzel együtt elveszítette. Teltek-múltak a napok. Már új személyi igazolványt akart kiállíttatni, amikor az egyik reggel csöngetett a postás. Ajánlott levelet hozott. *A feladó a Déli pályaudvar állomásfőnöke volt.*

A boríték az elveszett tárgyakat, okmányokat tartalmazta. Levélben közölte, hogy *a tárcát a kocsitakarítók találták meg a Déli pályaudvaron, az ülés mögé csúszva.*

Szelestei Sándor levélben mondott köszönetet a vasutasok udvarias és példamutató magatartásáért.

Bognár Károly

VILLANÁSOK

Hajnali sötétségben a Hosszúberek-Péteri megállóhelyen Pest felé utazni szándékozók az utolsó pillanatban látják meg, hogy a helytelen vágányra érkezett a 2639-es számú vonat. A két vágányt hosszú kerítés választja el. Jókora kerülőt kellett tehát tenni, sötétben bukdácsolva, rohanva az utasoknak, amíg átvergődtek a vonathoz. Ki egyedül, ki gyerekkel a karján loholt. Az egyik kismama már lemaradt volna, de a kalauz nem engedte elindulni a szerelvényt, hiába dudált türelmetlenül a masiniszta.

Ezt már az egyik délutáni szerelvényen mondta a kalauz:

— Kérem, nem adhattam indulási jelet. Sajnos, az ilyen esetekből általánosítanak az utasok, s gyakran mondják: *ilyenek maguk vasutasok!* Aki a helytelen vágányra engedte a szerelvényt és a tájékoztatást is elmulasztotta, nem gondolt arra, hogy rajtunk, jegyvizsgálókon keresztül az egész vasutat hibáztatják majd az utasok.

★

A vasút 1983-at a személyszállítás évének nyilvánította. A kulturált utazás feltételeinek biztosításáért központi és szakszolgálati szinten intézkedéseket hoztak, amelyek itt-ott már kedvezően éreztetik hatásukat. *A tisztaság biztosítása a legnehezebb feladat, mert ezt a törekvést sokszor maguk az utasok hátráltatják.*

A minap Vácott fiatal társaság szállt fel az 5616 számú vonat utolsó előtti kocsijába. Szaporán köpködték a napraforgó héját, de nem ám a markukba! Egy idős néni volt még a peronon, aki szóvá is tette a szemetelést.

— *Akkor is így tennétek, ha ti takarítanátok a kocsiban?*

— *Kuss Nyanya! Vagy te is kérsz egy kis szotyit?* — volt a válasz, s egyikük egy félig égett cigarettával a WC-ajtóra rajzolt valamit. A kalauz két kocsival odébb pihent a peronon. Néhány férfi utas fellépésére a mamát békén hagyták, de a napraforgómag héját ugyanúgy köpködték, mint azelőtt, s cinikusan összevigyorogtak.

★

A vasúti személykocsikban a régi festmény reprodukciók helyett általánossá váltak a reklámfotók. A különféle áruházak, üzemek kínálják rajtuk eladásra áruikat, gyártmányaikat, s egyre több a vasutat bemutató fotó is. Gyakorlati tapasztalat, hogy ezeken a fotókon az emulziós réteg pár héten, hónapon belül tönkremegy. Az így felismerhetetlenné vált foltok, hiányos reklámszövegek — például: az ...vonataink... is ...nyel... sen utazhat" — nem reklámozzák a vasúti személyszállítás évében a kulturált utazási feltételekért tett erőfeszítéseket, inkább rontják a vasút hitelét.

★

A hatvan-füzesabonyi pft. szb információs jelentésében jelezte, hogy nem tudják a dolgozók munkaruha- és bakancsellátását biztosítani, mert a raktári készletek ezt nem teszik lehetővé.

A Vasutasok Szakszervezete közgazdasági és szociálpolitikai osztálya kivizsgálta az esetet. *„A MÁV Anyagellátási Igazgatóság tájékoztatása szerint a miskolci vasútigazgatóság VII. anyaggazdálkodási osztályának a főnökség személyesen hátralékot vagy reklamációt nem jelentett be. A füzesabonyi „ruhagóc" számadója szerint a főnökség éves munkaruha- és bakancsigénye teljes mértékben kielégítésre került. Sőt pótigénylésüket is elküldték! Bakancsból most is van raktárkészletük, amiből az igényeket ki tudják elégíteni."*

Ezt a választ az szb helyben is megadhatta volna a felfelé mutogatás helyett, ha körülnéz a füzesabonyi szertárban.

A minap Debrecenbe utaztunk a Szabolcs expresszel. A szerelvény időben indult, de még el se hagytuk az Élmunkás hidat, a tilos jelző miatt lassítani kellett. Az úgynevezett királyvágányon aztán meg is kellett állni. Negyedórát várakoztunk, mire zöld utat kaptunk. Így végeredményben még a fővárost el sem hagyva már 20 perc késése volt a vonatnak. Sülysápon a bejárati jelzőnél újabb tíz perc, Ebes állomáson vágányzár miatt további negyedóra ácsorgás. *Mire Debrecenbe értünk, összesen 45 perc késést szedett össze az expressz.*

Vannak problémák, amit megértenek az utasok, de az ilyen esetekre nehéz magyarázatot találni.

★

A közelmúltban Püspökladányban szálltam fel a délutáni, pesti gyorsra. Karcag állomásra bejárva a mozdony mindkét áramszedője üzemképtelenné vált. A rövid műszaki helyzetfelmérés után a helyi vezetők egy ott várakozó villanymozdonnyal cserélték ki a sérült járművet. Fél óra sem telt el, s indulhatott a gyors. *Pár méter után azonban ez is hirtelen fékezett.* A szerelvény végén levő kalauz elbeszélgette az indulást, s lemaradt, holott a hangosbemondó kétszer is bemondta: *azonnal indul a vonat!*

A kalauz állította meg jelzéssel a vonatot, s nagy léptekkel futott a szerelvény után. Nem csoda, ha az utasok úgy vélekedtek: megérdemelné, hogy Szolnokig így szaladjon.

(Orosz)

Mennyit ér a rendelet?

A kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit élénken foglalkoztatja, hogy a *tehervagonok* átadása és visszavétele nem megy úgy, ahogy kellene, nem is szólva az ebből származó vasúti károkról. Ennek a helyzetnek a megváltoztatására adták ki a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály 38/1982. számú rendelkezését, amely 105040/1982. szám alatt megjelent a Magyar Államvasúti Értesítőben. A szigorú rendszabályozás mellett ez ösztönzést kívánt adni a raktárnokoknak, raktári munkásoknak és az állomások egyéb személyzetének a kocsik kitakarítására. A gyakorlatban mégsem történt semmi változás, vagyis a vonatokban futó szennyezett, megrongált kocsik száma nem csökkent.

Szerintünk a rendelet ösztönző hatását rontja, hogy *a kifizethető jutalom pénztári elszámolása igen bonyolult, bürokratikusan nehézkes.* Egyszerűbb elszámolási móddal és a mulasztókkal szembeni szigorúbb felelősségre vonással lehetne inkább előbbre lépni.

Egy másik időszerű téma a személypénztári szolgálatnál a *menetdíjak visszatérítése*, mert ekörül már jó ideje nagy az ütközési pont a személypénztárosok és az utasok között. A konfliktusok csökkenését ugyan egy új szabályozás hivatott elősegíteni, csakhogy az utasok egy része nemcsak él, hanem *vissza is él* azzal a lehetőséggel, hogy a vasút részéről rosszhiszemű feltételezésnek nincs helye. Ez azt jelenti, hogy *a menetjegy árát akkor is vissza kell téríteni, ha a vasúti szolgáltatás teljesítésének nem volt akadálya.* A menetjegyek érvénytartama hosszú, s utaznak is vele, csak éppen nincs kalauz, aki kezelje. Ezért nem szolgálhatja a jelenlegi szabályozás kellően a vasút érdekeit.

Kocsor Ferenc
Tapolca

Három év tapasztalatai

Így dolgozunk az átszervezés óta

Építési főnökség, közvetlen szakosztályi irányítással

Vezérigazgatói utasítással 1980. július 1-től a vasútigazgatósági alárendeltségben működő építési főnökségeket az *építési és pályafenntartási szakosztály* közvetlen felügyelete alá helyezték. Az elmúlt három év tapasztalatai a szentesi építési főnökségnél igazolták a főbb célkitűzések megvalósulását, és rávilágítanak arra is, hogy melyek a további szükséges lépések. De tekintsük át az előzményeket:

Kiiktatott fékek

Az átszervezés előtti időszakban tartós, jó munkakapcsolatok alakultak ki az igazgatósági alárendeltségi viszonyban. Ennek ellenére a korábbi igazgatósági felügyelet szervezeti rendszeréből fakadó fékező hatásokat főnökségünk is erősen érezte. A területi elv korlátainak átlépése mindig sok energiával, értékes munkaidők elvesztésével járt. Vagyis akadályozta az ügyintézést és az építési feladatok közvetlen végrehajtását. Ebből kifolyólag *gyakran váltak szükségessé azonnali operatív intézkedések.* Fokozottan éreztük ezeket a fékező hatásokat, amikor négy igazgatóság területén dolgoztunk, pedig a 6. szakosztály irányító szerepe jól érvényesült. Végső soron már akkor igazolódott, hogy az építési szolgálatnak a vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá kell kerülnie.

A területi elv fékező hatása még jobban érezhető volt a nem műszaki jellegű ügyintézésben és ügyvitelben. Az igazgatósági külszolgálati főnökségekkel szemben mi sokkal nagyobb önállósággal rendelkeztünk, hiszen *terveinket közvetlenül nem az igazgatóság, hanem a 6. szakosztály hagyta jóvá.* Létszám- és bérgazdálkodás szempontjából is oda tartoztunk elszámolással. Ez a kettős kapcsolódás többnyire oda vezetett, hogy *az igazgatóság egy közbeiktatott, mechanikus lépcsőfokként csak a postás szerepét töltötte be.* Az ügymenet ezért meglassult, és gyakran zavarok keletkeztek a határidők betartása körül is. *Az 1980 júliusában bekövetkezett felügyeleti változás a szervezeti kapcsolódásból származó nehézségeket egy csapásra megszüntette.* Az építési szolgálat egységes lett, ennélfogva az országos érdekek egyeztetése, illetve az igények kielégítése javult. Lássuk például a műszaki ügyek intézésével kapcsolatos tapasztalatokat.

Konzultáció a kivitelezésben

A *kivitelezések* műszaki felügyeletét és ellenőrzését az átszervezés utáni időszakban is az igazgatóság gyakorolja. *A korábban kialakult jó munkakapcsolatok tehát jelenleg is kamatoznak.* A kivitelezés során felmerült problémák megoldását a főnökséggel történt előzetes konzultáció alapján rendelik el. Az igazgatóságok 1983. II. negyedévi átszervezése óta a műszaki ellenőrök és a társszolgálatok (a biztosítóberendezési főnökség, a villamosvonal-felügyelőség) a műszaki osztály felügyelete alá tartoznak, így a kivitelezés során nélkülözhetetlen közreműködésük is lényegesen jobban koordinálható.

Sok előnye van annak is, hogy a nagy teljesítményű vasútépítési munkagépek szakosztályi elosztás alapján kerülnek a területre. A földmunkagépek szabad kapacitásainak teljes kitöltése érdekében *javítani kell azonban a társszolgálati ágak igényeinek felmérését.*

A közúti járműveket 1981-ben a használókhoz állagosították, de javításuk részben továbbra is az építési főnökségek feladata. Jellemző, hogy zömmel olyan gépkocsikat küldenek javításra, amit egyéb idegen fél már nem vállalt el. Ennek a helytelen gyakorlatnak a felszámolására az igazgatóság a közelmúltban intézkedett. Eredményeink közé sorolhatjuk azt is, hogy *a rendkívüli események elhárításában az igazgatósági igények szerint minden esetben részt vettünk.*

Az új vágányépítési technológiák a munka haladási ütemét lényegesen gyorsítják. Az átfutási időt ezáltal is rövidítettük. Következésképpen *rövidebb idő alatt kell a helyszínre szállítani a beépítendő anyagokat, illetve kiszolgálni a gépeket.* Az igények lökésszerűen jelentkeznek, ezért — annak ellenére, hogy minden esetben előre egyeztetünk az igazgatósággal — kielégítésük sok gondot okoz. A nehézségek nem az emberi hozzáállás hiányából, hanem a rendelkezésre álló géppark mennyiségéből, illetve állapotából adódnak. Ez a helyzet független a felügyeleti, illetve az átszervezési változásoktól.

Prémium, jutalom

Az általános ügyek fogalmába tartozó feladatokról is szólnunk kell. Ilyen például a premizálás, jutalmazás, kitüntetés ügyviteli intézése, amely a munkaügyi és tervcsoport hatáskörébe tartozik.

A főnökség premiumszabályzata szerint a rendelkezésre bocsátott keretet *termelési* célprémiumra, *utólagos* prémiumra és *rendszeres* prémiumra osztottuk fel. Építésvezetőségeink önállóságának növelésére a főnökségi prémiumkeretből részükre saját hatáskörben felhasználható összeget bocsátottunk rendelkezésre. Ugyanígy lebontott, *saját keretösszeggel rendelkeznek a főnökségi csoportok is.* A termelési célprémium és az utólagos prémium nagy része csoportos prémiumként kerül kiadásra, amelynek további felosztása az egyes munkahelyek hatáskörébe tartozik. *A kialakult premizálási gyakorlatunk jól bevált.* A keretösszegek a szakszervezet egyetértésével kerülnek lebontásra.

A decentralizált évközi jutalmazási keret nagyobb része a főnökség vezetésének rendelkezésére áll, de a szakszervezet egyetértésével kisebb összegeket építésvezetőségeink részére évente kiadunk, amellyel jól gazdálkodnak. *A jutalmazásnál minden szinten érvényesül a szakszervezet egyetértési joga.* Az év végi felosztható részesedési alapból a szakszervezeti testület egyetértésével évenként eltérő összeget az évközi jutalmazási kerethez csatoltunk.

A kitüntetési keretek 90—95 százalékát építésvezetőségeink hatáskörébe utaljuk, mert az elismerésre érdemes dolgozókat a munkahelyen ismerik legjobban.

A lakásépítés támogatása évenként változó. A központi támogatás összege csökkent, ami *fokozottabb és körültekintőbb mérlegelést igényel az elosztásban.* A lakáselosztás is a szakszervezeti testület egyetértésével történik. A lakásépítők támogatására saját *lakásépítési alapot* hoztunk létre, amely a kommunista műszakokból származik. A dolgozók azonban sérelmezik, hogy a saját maguk által kitermelt lakásépítési alappal csak korlátozottan rendelkezhet a főnökség. Ez ügyben korábban már tettünk javaslatot, mert *a jelenlegi korlátozott felhasználási lehetőségek miatt nehéz ilyen célra társadalmi munkát szervezni.*

Érvényesülő jogok

A munkaügyek intézésében nagyobb önállóságunk van a felügyeleti változás óta. A korábbi igazgatósági felügyelet megszűnt, s az új szervezeti rendszerben a kapcsolódás felfelé csak esetenkénti. A *létszám- és bérgazdálkodásban* szoros és jó kapcsolat áll fenn a 6. D. osztállyal, ugyanakkor a *VSZT-ügyintézés* felügyeletét megnyugtatóan továbbra is az igazgatóság illetékes csoportja látja el. *Menetkedvezmény* szempontjából a felügyeleti változás kapcsán az irányító szakosztállyal ilyen irányú kapcsolat nem létesült. *Az ügyeket saját hatáskörben intézi a főnökség,* illetve továbbra is az igazgatósági felügyeleti hatáskör érvényesül ebben a vonatkozásban.

A felügyeleti változással együtt *megerősödtek a szakszervezeti kapcsolatok.* Létrejött az új középszerv, amely biztosítja a felügyeletet ellátó szakosztállyal a megfelelő partnerkapcsolatot. *Az új szakszervezeti középszerv a felügyeleti szakosztállyal közösen a korábbinál hatékonyabban képviseli a több mint tízezer építési dolgozó érdekeit.* Az érdekek most már nem töredeznek igazgatóságokra, ahol az üzemvitel mögött a legjobb kapcsolatok mellett is háttérbe szorultak az építési főnökségek. A felügyeleti változás lényegesen jobb lehetőségeket biztosít a szakszervezeti jogok érvényesüléséhez. A szakszolgálat érdekei egységesen és nagyobb súllyal érvényesülnek az új szakszervezeti kapcsolódással.

Mélyreható központi irányítást a létszám- és a bérgazdálkodás költségkereteivel kapcsolatban érzünk, de lényegesen megerősödött a munkaverseny területén kialakult kapcsolat. Itt a harmadik éve folyó *egységes munkaversenyrendszerre* utalunk, amely a „Kiváló Főnökség" kitüntetés elnyerésére irányul. Ez a rendszer közvetlenebbül összeköti a főnökségeket és üzemeket, *elősegíti az egységes szakszolgálati gondolkodást is.*

Vannak természetesen olyan munkaköri és ügyviteli tevékenységek, amelyek központilag nem tarthatók kézben. Ide sorolható, hogy *a műszaki és kivitelezési kérdésekben nélkülözhetetlen az igazgatóságok műszaki osztályával kialakult kapcsolat, amely rendezett és jó .*A vszt-ügyintézésben folyamatos instrukciót és ellenőrzést igénylünk. Az igazgatóság vszt-csoportjával a kapcsolatunk jó, és szükségesnek tartjuk az ő felügyeleti hatáskörüket.

Egységes szemlélet

A *munkavédelem* is szoros területi kapcsolódást igényel, különösen baleseteknél. A felügyeleti változás előtt kialakult egészséges kapcsolat változatban. Véleményünk szerint a menetkedvezményi ügyek, jogi esetek, a kollektív szerződés kérdései, munkaügyi problémák és a munkamozgalmi tevékenység szintén *konzultatív jellegű együttműködést igényel az igazgatóságokkal és a területi szakszervezeti bizottságokkal.* A központi irányítás ily módon is lehetővé teszi, hogy az építési szolgálat sajátos feladatainak, gondjainak és problémáinak a megoldása egységes szemlélet alapján történjen. A sajátos érdekek világosabban és nagyobb súllyal érvényesülnek, s ezért mondhatjuk, hogy az átszervezéssel kiküszöbölődött a területi elv fékje, valamint megszűnt az is, hogy azonos kérdésekben eltérő álláspontok szülessenek, illetve érvényesüljenek.

Az anyagi erőkkel, a gépi kapacitásokkal és a hitelekkel jobban lehet gazdálkodni az egységes építési szervezeten belül, s hagyományosan jó kapcsolataink révén, az összvasútüzem és a dolgozók érdekeit szem előtt tartva kölcsönösen segítjük egymást az igazgatóság osztályaival.

Fogas Pál

Megváltozott feltételek Mátészalkán

Százhetvenhat fokos fordulat a kiképzés és oktatás rendszerében

Reklamál az utas a személypénztár ablakánál, esetleg balesetet szenved utazás közben, vagy a vasút kárára kevesebb fuvardíjat számolt el a dolgozó — minden esetben a díjszabások, utasítások vonatkozó pontjait olvassák a vétkes fejére.

Az oktatás jelenlegi helyzetéről beszélgetünk Mátészalkán az oktatási központban — amely az új szociális épületben kapott helyet —, *Czirják Ferenc* vezető oktató-, *Zsoldos Barnabásné* kereskedelmi oktató- és *Sukta Béla* forgalmi oktatótisztekkel.

— Az üzemfőnökség 1978 második felében alakult, s akkoriban az oktatásra kötelezettek hatvan százaléka járt be központi oktatásra — emlékezik a kezdeti időszakra Czirják Ferenc. — Az idei év tavaszán átadott szociális létesítménnyel véglegesen megvalósult a *gócponti oktatás* az üzemfőnökségen. Az oktatási rend megváltoztatásán kívül *180 fokos fordulatot vett az újfelvételesek kiképzési rendszere is.* A hetvenes évek végéig átlagosan hatvan újfelvételes dolgozót képeztünk ki a forgalmi és ennél is kevesebbet a kereskedelmi szakszolgálat részére.

Vizsgázók százai

— A szervezeti változás után ebben is javulás van? — kérdeztem.

— *Igen. Az idén eddig 255 a kiképzett új dolgozók száma, s év végéig várhatóan elérjük a 300 főt.* Kereskedelmi vizsgát 98-an, míg forgalmi jellegű vizsgát 157-en tettek, többek között vonatkezelők, illetve jegyvizsgálók, váltókezelők, vonatfékezők, kocsirendezők és kocsifelírók. *Szembetűnő a váltókezelőből forgalmi szolgálattevővé átképzett dolgozók magas száma is.* Elmondhatjuk, hogy az utazó létszámban, valamint váltókezelőkben alig van hiány a körzeti üzemfőnökség területén.

— A követelmények szintje hogyan alakult?

— Az érdeklődés növekedése lehetővé tette, a felvételi mérce emelését. *Forgalmi szolgálattevő például csak érettségizett lehet.* Ez nem túlzás, amikor az 1983-ban kiképzett vonatfékezők 80 százaléka középiskolai végzettséggel rendelkezik, sőt *főiskolát végzett mozdonyvezető és váltókezelő is van nálunk.*

A vonzerővel kapcsolatban egybehangzóan a család közelségét, a tanulási lehetőséget és a munkakörülmények javulását említik az oktatótisztek. Hozzáteszik, hogy a fiatalok itt sem szívesen vállalják a hétvégi ingázást, *a kirendelések pedig szinte riasztóan hatnak* — Bp. Ferencváros, Szolnok állomásokra —, *sőt előfordult, hogy inkább kiléptek a vasúttól, mintsem eleget tegyenek kirendelési kötelezettségüknek.*

Az érem két oldala

— A tanulási lehetőség alatt mit kell érteni?

— Először is azt, hogy a felsőoktatási intézményektől kapott elutasító válasz után a vasút a maga létszámhiányával *jó lehetőségeket kínál a szellemiekre is fogékony fiataloknak. Tisztességes keresetet és tanulást a tisztképzőn, illetve a különböző tanfolyamokon.* Nem utolsósorban fontos helyet foglalnak el a fiatalok beilleszkedésében a munkahelyi hatások. *Az új szociális épület* — fekete-fehér öltözővel —, *az oktatási komplexum, a szállodai szobák színvonalát meghaladó laktanya, illetve munkásszállás.*

— Ez csak az érem egyik oldala — veszi át a szót Zsoldos Barnabásné. — Mert a kiképzés módszere és körülményei is kedvezően változtak. Egy emeleten vagyunk, a négy oktatótermet közösen használjuk, így *az újfelvételes fiatalokkal szinte nyolc órán át felváltva tudunk foglalkozni. Ennek eredményeként egy-egy kiképzési időszakban több szakvizsgát is szereznek.* A gyakorlatban bevált párosítások: fékező-jegyvizsgáló, forgalmi-személypénztári vagy árufuvarozási szakvizsgák. Ezt a két utóbbit annak megfelelően szabályozzuk, hogy *hol kell jobban a szakember.*

— De nemcsak az újfelvételesekre koncentrálva elértük, hogy az üzemfőnökség területén nincs olyan dolgozó, aki valamilyen szakvizsgával nem rendelkezik. Ez persze csak részben az oktatók eredménye, mert *az érdem a személyzeti munkát irányító Szabó Menyhértéé is,* aki személyzeti vezetőként folyamatosan szervezte a tanfolyamokat azokból, akik szakvizsgahátralékosak voltak.

Magnó, makett, írásvetítő

— *A személyi feltételeken kívül a tárgyi feltételek is sokat változtak* — mondja Sukta Béla forgalmi oktatótiszt. Szinte valamennyi oktatási órán használjuk az *írásvetítőt* — az új vonatszámozások tanításánál is nagy hasznát vettük —, *a magnót,* melynek szalagjáról például a forgalmi műveletek helyes végrehajtása, folyamata is hallható. *A Közlekedési Múzeumtól kapott favázas vasúti személykocsiban pedig Mátészalka állomás makettjét fogjuk megépíteni, illetve elhelyezni. A személykocsi teljes felújítása már jó ütemben halad . . .*

Nem panaszként mondták, hogy van olyan nap, amikor nyolc órát is oktatnak egyhuzamban, s a napi szellemi munka után várja őket is az otthoni tanulás. Az oktatótisztek közül ketten a győri főiskola hallgatói, illetve egyikük a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen végzi az utolsó évet.

(os—ba)

Közeleg a nagy nap...

Dombóvár jövője a vasútvillamosítás tükrében

Dombóvár vasutashagyományokkal rendelkező város. Lakói azonban a jövőbe is nagy érdeklődéssel tekintenek. Ezt igazolja annak a rendezvénynek a látogatottsága, amely a *Budapest—Pécs vasútvonal* villamosításának jelentőségével, a megvalósulás jelenlegi helyzetével és a villamosítás dombóvári vonatkozásával foglalkozott, a Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság, valamint a KTE helyi szervezetének közös rendezésében.

Varga György, a MÁV Villamos Felsővezetéképítési Főnökség igazgatója ismertette a villamosítás történetét, és szólt a szénhidrogén energiahordozók megtakarításának fontosságáról, továbbá a villamos üzemeltetés karbantartási, alkatrészellátási és nem utolsósorban környezetvédelmi előnyeiről. Ismertette a felsővezeték-építési főnökség dolgozóinak tevékenységét, mindennapi munkáját — amit színes, vetített diaképekkel be is mutatott —, s amelynek következtében *egyre jobban közeledik az a nap, amikor Dombóvárig közlekedhetnek a villamos mozdonnyal vontatott szerelvények.*

1984. december 31-e a kitűzött határidő. Az igen költséges, addig megvalósuló járulékos beruházások azt követően nemcsak az energiagazdálkodásban, hanem *a munkakörülmények javulásában is lényeges változást hoznak.*

Krajczár Antal

ZALAKOMÁR JELLEMZŐJE:

Kis állomás, nagy forgalom

Zalakomár állomás félúton van Balatonszentgyörgy és Nagykanizsa között. Ezen a 40 kilométeres szakaszon máshol megszüntették a kocsirakományú küldemények le- és feladását. Ez meg is látszik Zalakomár árufuvarozási eredményein.

— *Az utóbbi öt évben egyre több a hozzánk érkező és a nálunk berakott áruk súlya* — mondja *Spájler István* állomásfőnök. — 1979-ben például 70 435 tonnát szállítottunk el, majd az azt követő évben 20 000 tonnával többet, aztán *1981. újabb rekordot hozott; 96 333 tonna volt a leadás. Tavaly óta azonban nem tudunk elég üres kocsit adni a megrendelők, a fuvaroztatók igényeinek kielégítéséhez. Leadásban viszont töretlen a növekedés, hiszen az 1979. évi 39 és fél ezer tonnás leadással szemben tavaly már a 49 000 tonnát is túlszárnyaltuk.*

— Kik, milyen cégek az ügyfeleik?

— Itt rakodik a somogyi és a zalai erdőgazdaság, az egerszegi Cserépkályha és Kerámia Gyár helyi üzeme, továbbá öt mezőgazdasági téesz, iparvágányunkat pedig a ZÖLDÉRT és ősszel a Sárvári Cukorgyár veszi igénybe. *Kocsikihasználásunk átlaga 106 százalékos,* vagyis kocsinként 30 tonna. A kocsitartózkodás azonban lehetne jobb is, mivel csak 95,2 százalékra alakult, de hát — mint mindenütt — *itt is előfordul késett kirakás . . .*

— Mivel állítják ki a le- és feladási kocsikat?

— A menetirányító menetrend szerint küldi Balatonszentgyörgy állomásról a vonali tartalékot, s ez végzi a kocsik beállítását. Ebben a munkában is természetesen mindig *a sürgősségi szempont dominál* — mondja az állomásfőnök.

— És a személyforgalom?

— *A menetdíjak felemelése nem látszik meg az eladott jegyek darabszámán, nem is szólva a bevétel összegszerű növekedéséről.* Hiszen az 1980-ban eladott 21 607 jeggyel szemben 1981-ben és 1982-ben is 40 000-nél több volt a kiadott menetjegyek száma. A pénztárak számát is hatra kellett növelni, vagyis *egyszerre két pénztárunk üzemel, hogy elkerüljük a tolongást és a jegykiadás miatt ne késsenek a személyszállító vonatok.* Az utasforgalom megélénkülésében szerepet játszik a zalakarosi termálfürdő népszerűsége, valamint az, hogy a MÁV Gyógyházon kívül ott már egy korszerű SZOT-üdülő is üzemel.

Az eredményekben az állomás személyzetének — a nyolc forgalmi és négy kereskedelmi dolgozónak — jó munkája is benne van. *Átmenetileg még nehezebb lesz a feladatuk, mivel a régi, elavult felvételi épületet lebontják, de 1984 végére megújul, a mai követelményeknek megfelelő szolgálati helyiségeket kap Zalakomár állomás.*

Várfalvi Gyula

AHOGY A DOLGOZÓK LÁTJÁK

Árak, bérek, bevételek

Az információban kérdezték, az illetékesek válaszolnak

A szakszervezeti bizottságok az információs jelzéseken keresztül több közérdekű kérdést továbbítottak a Vasutasok Szakszervezete központjába. Ezek közül néhányra az illetékesektől kaptunk választ.

Miért emelkedtek ugrásszerűen az Utasellátó Vállalat mozgószolgálatánál az üdítő italok árai?

— A vállalati szakszervezeti bizottság tájékoztatása szerint az Utasellátó más vállalatokhoz képest mérsékelt árpolitikát folytat. Vannak azonban olyan területek — s ilyen a mozgószolgálat is —, ahol a magas vállalati költségek az árban is kifejeződnek. A vasutas dolgozók körében is kevésbé ismert, hogy a mozgószolgálat tevékenysége erősen veszteséges.

1982-ben a büfé-, étkező- és bisztrókocsikban az utasoknak kiszolgált étel- és italféleségeken a vállalat 32 millió forintot vesztett.

Elsősorban a kocsik bérleti díja magas, amit a bevételek nem fedeznek. A veszteség pótlására az Utasellátó egyéb, kereskedelmi, vendéglátóipari egységeiben realizált haszon szolgált. Ezt az állapotot sokáig nem lehetett tartani az egyre erőteljesebb önfinanszírozási törekvések folytán és bizonyos intézkedéseket kellett végrehajtani a gazdaságosság javítására. Ilyen intézkedés volt a szerződéses üzemeltetés bevezetése a mozgószolgálatnál, ami egyfelől kulturáltabb, rendszeresebb kiszolgálást eredményezett, de áremelkedéssel is járt. Vállalati szinten bevezetésre került az úgynevezett differenciált árképzés is, melynek eredményeként a tőkés országokba közlekedő Utasellátó-kocsikban lényegesen magasabbak a megvásárolt áruféleségek árai.

Milyen bérkategóriába kell besorolni a technikusminősítő vizsgával rendelkező mozdonyvezetőt?

Azt a fizikai dolgozót, akinek az általa rendszeresen végzett munkához szükségesnél magasabb képesítése van — mint például a technikusoklevél, mesterszakmunkásvizsga —, eggyel magasabb szakmai bérkategóriába kell sorolni. A mozdonyvezetőknek szakmunkás-bizonyítvánnyal vagy középiskolai végzettséggel, illetve hatósági mozdonyvezetői vizsgával kell rendelkezniük. Ezek középfokú képesítésnek minősülnek. Ugyanakkor a vasúti képesítési előírások rendszerében a technikus oklevél felsőfokú minősítésként vehető figyelembe. Azok a mozdonyvezetők tehát, akik technikus minősítéssel rendelkeznek, eggyel magasabb, azaz a 63. bérkategóriába történő átsoroláshoz jogosultságot szereztek.

A menetjegyek kiszolgálása a vonaton hosszadalmas a sok adminisztráció miatt, amiért a MÁV-ot — és a jegyvizsgálókat is a jutalék csökkenése miatt — anyagi veszteség éri. Milyen intézkedéseket tervez a MÁV az egyszerűsítésre, vagyis a személyszállítási bevételek ilyen módon való növelésére?

A MÁV illetékes szerveinek szakmai ellenőrzései alapján megállapítható, hogy vannak olyan jegyvizsgálók, akik nem teljesítik pontosan menetjegykezelési, ellenőrzési feladatukat. A jegyvizsgálók körében tapasztalt, egyre jobban erősödő létszámhiány és a munkafegyelemben előforduló hiányosságok ellensúlyozására a MÁV fokozza a központi ellenőrzéseket, s a vasútigazgatóságok is utasítást kaptak az úgynevezett brigádellenőrzések megtartására. Ezekben vizsgáló-főkalauzok vesznek részt. A vizsgáló-főkalauzok létszámkeretének bővítéséről az illetékesek már intézkedtek, és a vizsgáló-főkalauzok szakmai felkészültségének fokozására szakmai vizsgáztatásuk rendszerét megváltoztatták.

A MÁV vezetői megvizsgálták az információs jelentésekben többször szorgalmazott kész utánfizetési bárcajegyek visszaállításának ügyét is. A kereskedelmi szakosztály döntése értelmében a kész utánfizetési jegyeket ismét rendszeresítik, melyek induló készletét a Jegynyomda Főnökség már legyártotta, s ezek kiszállítása a megrendelések alapján folyamatosan történik.

Hogyan változtak a fogpótlási díjak? A dolgozók szeretnék ezt részletesebben tudni.

A társadalombiztosítási osztály tájékoztatása szerint a fogpótlási díjak változásáról sok téves hír terjedt el, holott a fogtechnikai vállalatok árai csak a félnemes- és a nemesfémből készült fogpótlásoknál emelkedtek számottevően. A fogpótlási díjak változását részletesen az alábbi táblázat mutatja:

	Régi ár	Új ár
Egy teljes alsó-felső protézis	104,— Ft	280,— Ft
Húzott fémkorona	20,— Ft	33,— Ft
Öntött korona kobalt, króm ötv.	71,— Ft	76,— Ft
Acrilát korona	35,— Ft	30,— Ft
Ergo húzott korona	65,— Ft	274,— Ft
Ergo öntött korona	100,— Ft	318,— Ft
Fémre égetett porcelán korona	236,— Ft	219,— Ft

A nyugdíjasok a teljes alsó-felső protézisért az új árnak csak a felét, tehát 140 forintot térítenek.

Kétszázötven brigád szellemi vetélkedője

Az építési főnökségek és üzemek szocialista brigádjai részére az 1982/83. évre hirdetett szellemi vetélkedő után az építési főnökségek szakszervezeti bizottsága meghirdette *a II. szellemi vetélkedőt is.*

A vetélkedő célja, hogy segítse a brigádmozgalom hármas jelszavának érvényesülését. Ezen kívül lehetőséget nyújt a szocialista brigádoknak, hogy bővítsék általános műveltségüket.

A brigádok több fordulón versenyeznek egymással. Tesztlapokat kell havonta helyesen kitölteni. A legeredményesebb csapatok vehetnek részt a döntőn. Már meg is kezdődött a vasútépítők szellemi vetélkedője.

A vetélkedő nyolc egymást követő hónapon át tart, és *14 főnökség, illetve üzem szocialista brigádjai vesznek benne részt.* A vetélkedőre eddig több mint 250 csapat nevezett.

Az első forduló kérdéseit vasúti témakörből válogatták, és a helyes feleletek többsége a *Magyar Vasutas* egyes számaiban, a különféle cikkekben megtalálhatók. Szerepel a témakörök között továbbá munkavédelem, gazdaságpolitika és egyéb, az általános műveltséggel összefüggő kérdés is.

A főnökségek és üzemek legeredményesebb szocialista brigádjai *1984-ben a Budapesten megrendezésre kerülő döntőben mérik össze tudásukat.*

Fogas Pál

Kötődés a munkahelyhez

A számok elgondolkoztatóak: a *záhonyi* üzemigazgatóság területéről minden második vasutas időnap előtt kerül nyugdíjba. Összesen 720-an vannak, akik 1979 óta nyugdíjba kerültek, de közülük *390-en rokkantsági nyugdíjjal kezdték a pihenést.* S vannak olyan területek, ahol három dolgozó közül csak egy éri el a hivatalos nyugdíjkorhatárt. Ilyen például a kézi átrakó és a vontatási főnökség. Záhonyban ezért különösen fontosnak tartják, hogy nyugdíjazás után se szakadjon meg a vasúttal a kapcsolat, a nyugdíjasok se érezzék magukat távol volt munkahelyüktől. Az üzemigazgatóság területén több mint 1200 a nyugdíjasok száma, s közel kétharmaduk továbbra is tagja maradt a szakszervezetnek.

A területi szakszervezeti bizottság mellett működő ötfős *nyugdíjasbizottság* foglalkozik gondjaikkal, igyekszik részükre a megfelelő segítséget megadni. Az idős emberekkel való foglalkozás már akkor megkezdődik, amikor közeleg a nyugdíj kezdete. A munkaügyi szervek a szakszervezeti nyugdíjelőkészítő albizottsággal közösen gyűjtik az adatokat, beszerzik a MÁV-on kívüli munkaviszonyra szolgáló igazolásokat, hogy azok időben rendelkezésre álljanak.

A nyugdíjasok ügyeivel a lakóhelyen levő állomásfőnökségen is foglalkoznak. A segélyezések, a különböző juttatások kifizetése a megállapítás szerint időben történik. A menetkedvezménnyel és a részletfizetéses tüzelő-előjegyzéssel sincs gond.

A munkában megfáradt emberek kulturális igényeinek kielégítésére a záhonyi művelődési házban működik a *nyugdíjasok klubja.* Ajakon és Tiszaszentmártonban bejárók klubja van, ahová a nyugdíjasok rendszeresen eljárnak. A fokozottabb kapcsolattartásra viszont *szeretnék kiépíteni a nyugdíjasok klubjának hálózatát valamennyi állomás körzetében.* Itt az üzem életéről is kaphatnak tájékoztatást, az egészséges életmódról előadások hangzanak el, s a nyugdíjasokat érintő jogszabályokat ismertethetik. Még nem jellemző mindenütt, de rendszeressé kívánják tenni valamennyi szolgálati helyen a vasutasnap előtt a *nyugdíjasok találkozóját.*

A szakszervezeti feladatok között szerepel a nyugdíjasokkal való differenciált foglalkozás. Kétharmaduk az alacsony nyugdíjasok kategóriájába tartozik, havi 2500 forint alatti ellátással. Részükre a múlt évben különböző címeken, közel százanak *47 ezer forint segélyt fizettek ki.* Szeretnék azt is, ha többen élnének az üdülési lehetőségekkel. A záhonyi MÁV-rendelőintézet is sokat tesz a nyugdíjasokért.

A nyugdíjasok szívesen tartják kapcsolatukat volt munkahelyükkel, s tehetségük, lehetőségeik szerint részt vesznek annak életében.

L. B.

LETELT...

Vége a szolgálatnak
(Dávid József felvétele)

PÁLYÁZAT

Budapest-Keleti Körzeti Üzemfőnökség gazdasági vezetése pályázatot hirdet a Budapest-Keleti pu. forgalmi, kereskedelmi üzemegység állomásfőnöki állására.

A pályázat feltételei: középfokú politikai végzettség, szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, 10 éves szakmai gyakorlat (ebből 5 év vezetői gyakorlat), idegennyelv-ismeret (orosz vagy német, társalgási szinten)

Az alkalmazás meghatározatlan időre szól. *Bérezés* a MÁV-kollektív szerződésben foglaltak szerint (alapbér: 6200-6500 forint között, megállapodás szerint, hozzá az alapbér 10 százaléka és munkahelyi pótlék a kollektív szerződés szerint).

Szükség esetén szolgálati lakást biztosítunk.

Jelentkezés írásban, részletes önéletrajz csatolásával. *Beérkezési határidő:* 1983. november 30. Cím: Budapest-Keleti Körzeti Üzemfőnökség vezetője, 1087 Budapest, Kerepesi út 2—4.

Gyógyítható, ha a beteg is akarja

Az üzemorvosok gyakran panaszkodnak, hogy a betegek pontatlanul járnak ellenőrző vizsgálatra. A gyomorfekélyeseket azonban nem kell hívni. Sajnos, minden tizedik ember élete valamelyik szakaszában hosszabb-rövidebb ideig gyomor- vagy nyombélfekélyben szenved.

A tapasztalatok szerint *háromszor annyi a férfi fekélybeteg, mint a nő.* A fekélybetegek többsége sovány, magas, gyenge izomzatú, nyugtalan, sorsával elégedetlen ember. Idegrendszerük általában feszült, és emiatt az akaratuktól függetlenül működő, de *a külső környezettől befolyásolt vegetatív idegrendszer zavara fokozott savtermelést idéz elő.* Ez a gyomor, illetve a nyombél nyálkahártyáján „érgörcsöt" okozhat.

A gyomor, illetve a nyombél falát nyák védi a saját savak ellen. Az erős gyomorsósav, amely építőelemeire bontja táplálékunkat, nem tudja megemészteni a „tartályt", amelyben van, pedig az ugyanolyan elemekből épül fel, mint amit megettünk. Ha azonban az „érgörcs" vagy valamely gyógyszer (Rausedyl, Rheopyrn, Kalmopyrin, Prednisolon) nagy adagja, vagy helytelen alkalmazása elhalást okoz, vagy bizonyos anyagok — alkohol, nikotin, erősen fűszeres ételek — fokozott gyomorsavtermelést váltanak ki, *felbomlik az egyensúly.* Kifekélyesedik a nyálkahártya, fájdalmat okoz, és a beteg orvoshoz fordul.

A diagnózist a gyomornedv savtartalmának vizsgálatával, a gyomor- és nyombél röntgenezésével, a gyomor „tükrözésével" állapítják meg. (Ezt ma már hajlékony, száloptikás műszerrel végzik. A vizsgálat fájdalmatlan és veszélytelen.) A kezelés eredményességét is így ellenőrzik.

A fekélyesek panaszai a gyógyszeres kezelés, a pihenés hatására rendszerint hamarosan megszűnnek, és a fekély is *előbb-utóbb begyógyul.*

Ez a betegség azonban *hajlamos a kiújulásra.* Fontos ezért, hogy a fekélybetegek *szigorúan betartsák az orvosi előírásokat.*

Az étrend sem mellékes. Ma bő fehérjetartalmú, lehetőleg kalóriadús ételeket javasolnak a betegnek, amely azonban nem tartalmazhat alkoholt, koffeint és a savtermelést okozó ízanyagokat, fűszereket. *Lényeges, hogy a beteg ne éhezzen, és ne egyen egyszerre túl sokat.*

Annak ellenére, hogy a gyógyszeres kezelés megrövidíti a gyógyulást, műtétekre néha még ma is szükség van. Helytelen azonban a műtétet követelni, mert a műtét jelentős *csonkítással jár,* és a panaszok nem mindig szűnnek meg teljesen.

Sok beteg gyomorpanaszai kiújulásakor a gyomorrákra gondol. A rákos elfajulás — a legújabb kutatások szerint igen-igen ritkán fordul elő. A gyomorrák azonban megbújhat a gyomorfekély diagnózis mögött is. Ezért nagyon fontos az, hogy *a beteg panaszaival azonnal forduljon orvoshoz.*

Dr. Horváth Edit

ÉLETMENTŐ MUNKÁSŐR

Záhonyban, pontosabban ott az Alkotmány utcában lakik *Kalapos Tibor,* aki a MÁV fényeslitkei kocsijavítóműhelyében mozdonyvizsgáló. Felesége a kisvárdai kórház dolgozója. *Mindketten munkásőrök.* Nem véletlen tehát, hanem az utca, a környék lakóinak bizalma nyilvánult meg abban, hogy a minap egy sírva, jajveszékelve rohanó idős asszony tartott Kalaposék házához:

— *Jaj, segítsenek gyorsan, mert meghal az unokám!*

Kalapos Tibor szabadnapos volt éppen, s elhajítva a házi foglalatoskodásnál kezeügyében levő tárgyakat, átrohant a jelzett házba. Ott találta az eszméletlenül fekvő, hétéves *Bíró Angélát,* akit jól ismert.

— Egy pillanat alatt határoztam — emlékezik Kalapos Tibor az esetre. — Úgy, ahogy voltam, *mezítláb és házi öltözetben,* ölembe vettem a gyereket, és futottam vele az orvoshoz, a MÁV-rendelőbe. Nyomban meg is kezdődött a harc a kislány életének megmentéséért. Kiderült, hogy félrenyelt (aspirált) a gyerek. Közben megjött a mentő, és beszállította a még mindig eszméletlen Angélát a kisvárdai kórházba, ahol csak a délutáni órákban tért magához, és jutott túl az életveszélyen...

— Gondolom, mit éreztél rohanás közben, míg eljutottál a rendelőbe...

— Hát nem volt könnyű, de *erőt adott, hogy nekem is van gyerekem... Ahogy futás közben csetlettem-botlottam, csak az vezérelt, hogy sikerüljön megmenteni a kislány életét.*

A gyors cselekvés meghozta a kívánt eredményt, de Kalapos Tibor munkásőr azt mondja: — Természetes amit tettem. Ezt mások is bizonyára így csinálták volna...

Szőgyényi Bertalan

LEHET MÁSFÉL MÉTERREL TÖBB?

Rőffel mért vonatjegyek

Lapjuk ez évi 20. számában érdeklődéssel olvastam *A vasúti menetjegy története* c. cikket — írja szerkesztőségünknek Szegedről *Engi József* tanár, közlekedési üzemmérnök, majd egy útleírásra hivatkozva — amely a Magyar Mérnök- és Építészegylet Heti Értesítőjének 1906. évi 1-2 összevont számában jelent meg —, a következőkről tájékoztat:

Volt időszak, amikor az Amerikai Egyesült Államokban a vasúti jegyeket szinte „rőffel" mérték, s azok hossza elérhette a két métert is. Ekkora jegyeket ott még a század elején is árusítottak a vasúttársaságok ügynökei. Ilyen ügynökök voltak például a kereskedők — akár a legkisebb községekben —, hogy vevőik vásárlás közben náluk válthassák meg vonatjegyüket.

A menetjegy hosszát a beutazandó távolságtól függött. Így aztán a szalagszerű, harmonikaként összehajtogatható papír néha a két métert is meghaladta. A legelső szelvényen az utas *személyére* jellemző adatokat lyukasztotta ki az ügynök. (Magas, alacsony, szőke-e vagy barna, nő vagy férfi volt-e az utas, aki megváltotta.) Így akarták a visszaélést elkerülni, mivel degresszív díjszabást alkalmaztak, vagyis annál kevesebbe került egy-egy útszakaszra a viteldíj, minél hosszabb távolságra váltották a jegyet. Éppen ezért az élelmesek, jóval messzebb útra kérték a „bilétát", mint kellett volna, hogy aztán *a megmaradt, fel nem használt részt célállomásukon eladhassák a nem hivatalos ügynököknek.* A személyre szóló lyukasztás sem zavarta őket, csak hasonló testalkatú utast kellett találniuk.

Az üzlet végén mindenki jól járt, kivéve a vasúttársaságot. Utasította is a konduktorokat (a vonatvezetőket, kalauzokat), hogy a menetjegyről egy-egy szelvényt a már leutazott vonalrésznek megfelelően szakítsanak le. Hosszabb úton erre többször is sor került.

Ha az utas megérkezett a célállomásra, csak a személyleírást tartalmazó szelvény maradt a birtokában.

FAZEKAS LAJOS

Szabadság, adj hitet!

A hazámat keresztül-kasul járom.
S a föld lesz határtalan szabadságom.

Szabadságunk: a kimondott szavak,
mint a dallam, szálljanak, szálljanak!

Meg-megszúrnak a panaszok tüskéi,
de szívemet a remény-rügye védi.

Békességem: gondolataim bokra
kizöldell értelemmé lombosodva.

Békességünk: mindnyájunk javai
között a mértéket megtartani.

Tisztességem: a munka, amit tőlem
számon kér a Haza, most s a jövőben.

Tisztességünk: a tettért felelősség;
csak ebből terem a Hazának bőség.

Szabadságom: a bőség igénye.
Szabadságunk: a bőség-vágy, a béke.

Jussa: érdem, aki a dolgok súlya
alatt föld tud állni újra meg újra.

Szabadság, adj hitet, erőt, kedvet
csüggedésében is az embernek!

Váci Mihály-emlékműsor

Váci Mihály költő emlékének tisztelegtek október 13-án Szegeden, a MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házban megtartott rendezvényen. Az emlékműsort a vasutasok szakszervezetének kultúrosztálya és a szegedi területi szakszervezeti bizottsága módszertani bemutatónak is szánta, azzal a nem titkolt céllal, hogy a vasutas öntevékeny csoportoknak hasonló irodalmi műsorok szervezéséhez segítséget nyújtsanak.

A műsorban Váci Mihály költészetéből a szülőföld, a nyírségi táj és a vasút iránti szeretet legszebb alkotásait *Keres Emil* Kossuth-díjas, a Magyar Népköztársaság érdemes művésze és *Dőry Virág*, a budapesti Radnóti Színpad tagja tolmácsolta. Az irodalmi műsorban közreműködött a MÁV Szimfonikus Zenekar kamaraegyüttese is.

A művészek a szentesi körzeti üzemfőnökség élenjáró dolgozóinak is műsort adtak.

G. J.

NEMZETKÖZI ÉLET

Forró őszre számítottak az NSZK-ban

A magyar és nyugatnémet delegációcserék tapasztalatai

Az egészségesen fejlődő magyar—nyugatnémet szakszervezeti kapcsolatok keretében újabb találkozóra került sor szakszervezeteink között augusztus és szeptember hónapban. Delegációnk *Koszorús Ferenc* főtitkár vezetésével a GdED (az NSZK vasutas-szakszervezete) küldöttségének 1982-es magyarországi látogatását viszonozva látogatott az NSZK-ba.

A hivatalos tárgyalásokra a GdED székhelyén, Frankfurt am Mainban került sor. Küldöttségünket fogadta *Ernst Haar* parlamenti képviselő, a GdED elnöke, valamint a szakszervezet több magas beosztású tisztségviselője.

Ellenzékben nehezebb

A tárgyalások során áttekintették kapcsolataink tartalmi és formai kérdéseit, s egybehangzóan megállapították, hogy a két szervezet közötti együttműködés a különböző társadalmi rendszerű országok közötti kapcsolatok követésre méltó példája lehet. E kapcsolatok fejlődését nem befolyásolja az utóbbi időszak néhány olyan fejleménye sem, amely a két szervezet számára viszonylag nehezebb körülményeket teremt: az NSZK-beli vasutasszakszervezet vezető tisztségviselőinek túlnyomó többsége szociáldemokrata pártállású. A szociáldemokratáknak a legutóbbi parlamenti választások alkalmával való ellenzékbe kényszerülése miatt a *szakszervezet akaratának érvényesítése is megnehezült.* A nyugatnémet vasutas-szakszervezet helyzetét tovább súlyosbítja, hogy a Német Szövetségi Vasút (DB) teljesítményei folyamatosan csökkennek, ami a közlekedési kormányzatot a vasúttal szembeni hátrányos megkülönböztetésre ösztönzi. A vasút és a vasutas dolgozók érdekeinek védelmében a GdED-nek nagy ellenállással kell megbirkóznia, s ezért, valamint az ez évi bértárgyalások kudarca miatt a szakszervezet képviselői *„forró őszre"* számítanak. A negatív tényezők ellenére is *a magyar és az NSZK-beli szakszervezetek, helyzetüknél fogva változatlanul kezdeményezik a két világrendszer közötti kapcsolatok fejlesztését, illetve azok fenntartását a nehezebb körülmények között is feladatuknak tekintik.*

A kölcsönös informálás alapján a tárgyaló felek megállapították, hogy a DB és a MÁV technikai fejlettsége és munkaerőhelyzete lényegesen eltér egymástól. A műszakilag elmaradottabb magyar vasút munkaerőhiánnyal küszködik, az NSZK-ban pedig a dolgozók foglalkoztatásának biztosítása, a munkahelyek megőrzése okoz gondot. Számos erőfeszítés ellenére a DB létszáma folyamatosan zsugorodik. A különbségek, a tevékenység alapvetően eltérő körülményei ellenére hasonló problémák vannak a *szociális ellátás* bizonyos területein. A nemzetközi témák között felvetődtek a nemzeti és az európai közlekedés, illetve vasútpolitika kérdései is. Bár egyes tervek, illetve intézkedések vonatkozásában a képviselt álláspontok között kisebb eltérések vannak, összességében kölcsönösen kedvező vélemény alakult ki az európai vasutak érdekében kifejthető szakszervezeti munka különböző formáiról.

Béketalálkozó előtt

A beszélgetéseken szó esett a tervezett *nemzetközi vasutas békedemonstráció* feltételeiről és realitásáról. Egybehangzó megítélés szerint a béketalálkozó lényeges elemeinek kibontakozására kitűnő lehetőséget kínál az 1984-es nemzetközi vasutas-szakszervezeti szeminárium, valamint a GdED 1984-ben megrendezendő kongresszusa, amelyre többek között az Egyesült Államok, a Szovjetunió, az NDK és Magyarország vasutas-szakszervezetei is meghívást kapnak. A GdED képviselői tájékoztatást adtak az Egyesült Államok vasutas-szakszervezetével folytatott tárgyalásaikról, beszámoltak NDK-beli látogatásuk tapasztalatairól és *hangsúlyozták a szovjet vasutas-szakszervezettel való kapcsolatok erősítésére és bővítésére irányuló szándékukat.*

A tárgyalások folyamán kölcsönösen értékelték a magyar és az NSZK-beli vasutas-szakszervezetek között 1978 óta fennálló *ifjúsági delegációcserék* tapasztalatait. Egybehangzó vélemény szerint az együttműködésnek ez a formája igen kedvező, politikailag jelentős, így *továbbfejlesztése mindenképpen indokolt.* Felmerült az is, hogy ez a jól bevált módszer egyéb cserekapcsolatok formájában is továbbfejleszthető. Ennek lehetőségét mindkét szervezet vizsgálni fogja.

Ifjúsági nézőpontból

Szakszervezetünk küldöttsége látogatást tett a GdED *königsteini* üdülőjében, illetve oktatási központjában, a különböző típusú dízelmozdonyokat, motorkocsikat és sínautóbuszokat javító *kasseli* járműjavító üzemben, a DB legkorszerűbb, *müncheni* menetirányító központjában, valamint a GdED *Haus Hammersbach-i* és *Bad Tölz-i* üdülőiben. A vendéglátók magatartását delegációnk iránt NSZK-beli tartózkodásuk során mindvégig a rendkívüli figyelmesség és szívélyesség jellemezte.

A szervezeteink közötti kapcsolatok másik eseménye a GdED nyolcfős ifjúsági delegációjának magyarországi látogatása volt. Az ifjúsági delegáció valamennyi tagja alap- vagy középszinten dolgozó szakszervezeti ifjúsági felelős hazájában.

A küldöttség a magyar vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek alakulását, valamint az ifjúság körében végzett szakszervezeti munkát tanulmányozta. A program során tájékoztatást hallgattak meg a *ferencvárosi* körzeti üzemfőnökség tevékenységéről, majd látogatást tettek a ferencvárosi *művelődési házban.* A vasutas fiatalokról és általában a vasút szociálpolitikai helyzetéről a MÁV-vezérigazgatóságon tájékozódtak.

A szakmai programokon a delegáció tagjai nagyfokú érdeklődést mutattak a magyarországi életkörülmények és a magyar fiatalok szakmai előbbrejutási lehetőségei, vezetővé válásuk folyamata iránt. Bár politikai viták a megbeszéléseken nem voltak, mégis *sok szó esett a középeurópai rakétatelepítésekről.*

Egyértelműen elítélték a várható NSZK-beli rakétatelepítéseket és megértően nyilatkoztak a Szovjetunió ezzel kapcsolatban várható reagálásáról.

A nyugatnémet fiatalok a tapasztalatokat összegezve szintén úgy vélték, hogy *szükséges és hasznos továbbra is a két ország fiataljainak a cserelátogatása.* A társadalmi rendszerek különbözősége ellenére is célszerű egymás munkájának és az ifjúsági munkában alkalmazott módszereknek a tanulmányozása. Sok kérdésben — még a több éve tartó tapasztalatcsere-látogatások ellenére is — hiányosak az ismeretek, ezért helyesnek tartják a hasonló jellegű találkozásokat a későbbiekben is. Szakszervezeteink között ebben az évben *ismét megegyezés született az ifjúsági delegációcserék jövőbeni folytatására.*

Baranyai Zoltán

Szakemberek az iparvágányok jövőjéről

A Közlekedéstudományi Egyesület *iparvágányok vasútüzeme, bizottsága,* valamint a *vasútgépészeti és vasútüzemi szakosztály* közös rendezésében szeptember 28. és 30. között *Vasútüzem az iparvágányokon* címmel konferenciát tartott az Oroszlányi Szénbányák siófoki üdülőjében.

A konferencia védnöke *Csárádi János,* a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási osztályának vezetője, a KTE vasúti-hajózási és légi közlekedési tagozatának titkára volt. A tanácskozást *Fényes József,* a pécsi igazgatóság vezetője nyitotta meg, majd *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese tartott bevezető előadást a MÁV iparvágányok áruforgalmának koncepciójáról.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes előadását tartja

Elmondotta többek között, hogy a MÁV vonalain kezelt kocsirakományú küldeményekből tavaly a feladási kocsiforgalom 66,6 százaléka, a leadási kocsiforgalomnak pedig 65,8 százaléka bonyolódott le iparvágányokon. Ezek hossza 55 százalékban MÁV, 41,1 százalékban pedig vállalati, a többi vegyes kezelésben van. *Az iparvágányokat 1485 fuvaroztató veszi igénybe.*

Az iparvágányok műszaki állapota sok helyen nem felel meg a követelményeknek. A régebbi felépítményrendszerek alacsony tengelyterhelése akadályozza a korszerű járművek használatát. Ezek miatt összesen 82 iparvágányon van *kiszolgálási korlátozás.*

A MÁV az iparvágányok fejlesztése érdekében *operatív fejlesztési programot* dolgozott ki. A koncepció a még ebben az ötéves tervben végrehajtandó tennivalókat és annak feltételeit tartalmazza. A program alapvető célja, hogy lehetővé tegye a VI. ötéves tervidőszak hátralévő éveiben az iparvágányon kezelt áruk mennyiségének évenként mintegy egymillió tonnával való növelését. A MÁV segítséget nyújt a fuvaroztatóknak a belső kocsimozgató berendezések beszerzéséhez és a korszerű rakodási technológia kiválasztásához.

A kitűzött célok megvalósításában nagy szerepük van a vasútigazgatóságoknak és az üzemfőnökségeknek, mert közvetlen kapcsolatban vannak a fuvaroztatókkal. Ezért alapos *piackutatást és fuvarszervező tevékenységet* kell folytatniuk. Ezt a munkát a kereskedelmi szakosztály irányítja, a végrehajtást pedig — a vasútigazgatóságok koordinálása mellett — a körzeti üzemfőnökségeknek kell végezniük.

Olyan árukezelési helyeken, ahol iparvágány és közforgalmú rakodóterület is üzemel, meg kell vizsgálni gazdaságossági szempontból a két kiszolgáló hely egyidejű megtartását és az iparvágányra történő összevonásnak a lehetőségét is.

A konferencián több vasúti szakember is tartott előadást, majd az egyes témaköröket konzultációkon vitatták meg.

A konferencia résztvevői
(Laczkó Ildikó felvételei)

NÉPSZAVA-ANKÉT

Hatodik alkalommal rendezett az idén Népszava-ankétot a vasutas-szakszervezet. Az őszi rendezvénysorozatot október 20-án, ünnepélyesen nyitották meg *Dunaújvárosban,* a MÁV körzeti üzemfőnökségen.

Az ankéton megjelent *Kiss Jenő,* a Népszava Lap- és Könyvkiadó igazgatója és *dr. Balázs Ákos,* szakszervezetünk kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője. *Verbai Lajos,* a Népszava főszerkesztő-helyettese tájékoztatta a szakszervezeti tisztségviselőket és brigádtagokat a lappal kapcsolatos tudnivalókról és a szerkesztői tervekről. A jövőben a miskolci és a budapesti igazgatóság területén is sor kerül hasonló rendezvényekre.

Vacsorák a vonaton

Robog a gyorsvonat. Az étkezőkocsiban diszkréten ringanak az asztalok. A vakítóan fehér abroszokon aranyozott étlap: *Carte du jour,* s alatta: *Utasellátó.*

Beesteledett. Evőeszközök csörögnek, tányérok, tálcák imbolyognak a fürge pincérek karján. Feketén, selymesen úszik a táj az ablakokban. Távolodik a főváros, az expressz fényes nyílként fúródik bele az alföldi éjszakába.

A kalauz nyájas jó estét kíván, és udvariasan elkéri a menetjegyeket. Mintha kissé meg lenne illetődve: darabosan mozog az elegáns étkezőkocsiban a vacsorázó utasok között. Jegyeket lyukaszt, s minden csattintás után köszönömöt mond. A pincérek néha majdnem elsodorják: fürgén, kifinomult egyensúlyérzékkel hordozzák a szalvétás tálcákat, a gőzölgő, sistergő fogásokat:

„Méltóztassék... igenis uram, azonnal uram!"

Ősz hajú, professzor kinézetű, sovány férfi bifszteket eszik kenyér nélkül. Kimérten, rutinosan forgatja a kést, villát, arany mandzsettagombja olykor élesen megcsillan. A pincér konyakot és ásványvizet helyez az asztalára. A professzor vacsora után kortyol a konyakból, s közben az Esti Hírlapot böngészi. *„Fizetni!"* — löki félre aztán hanyag eleganciával az újságot, s az elhaladó főurat mintha lasszóként rántaná vissza ez a szó. A busás borravaló hallatán mélyen hajlong. „Meg tetszik engedni, hogy ezüst tízest is visszaadjak?" A professzor el sem mosolyodik az alázatos idétlenkedésen. *„Az aprópénzt is meg kell becsülni..."* — feleli oktató bölcselkedéssel. *„Csak azért* — magyarázkodik a pincér —, *mivelhogy nem szeretik, kérem szépen tisztelettel, sokan nem szeretik, mert ugyebár nehéz..."*

A professzor feláll: *„Na ja* — mondja fölényesen —, *a 10 frankos ennek a fele, pedig a többszörösét éri..."*

Az újságot az asztalon hagyja.

Egy másik asztalnál kopasz és kedélyes, középkorú férfi gesztikulál. Hárman ülnek körülötte, ő a társaság középpontja, valósággal csüngenek a szaván. Kinézetre művészféle, aforizmái és asszociációi szikráznak. Nemtörődöm mozdulattal tolja arrébb a tányérját, érintetlenül hagyta rajta a rántott sertésbordát. Bizonyára a gusztusa nem kívánja.

A pincér vállat von és visszaviszi. A kopasz, kedélyes férfi ironikusan filozofál: *„Nem rendelhetsz bort. Érted ezt? Pedig ott vannak a palackok, ott, abban az üvegszekrényben.* De *az csak kirakat."* Behunyja a szemét, tenyerével a homlokára üt. *„Tébolyda. Van bor és mégsincs bor. És ezt magyarázd meg egy külföldinek."*

Fiatal lány és fiú telepszik le az egyik üres asztalhoz. Mindketten farmerben. Zavartan lapozgatják az aranyozott étlapot, össze-összesúgnak. A lány riadt pillantása körbekószál, majd leszegi, s megrázza a fejét. Az odalépő pincérnek halkan mond valamit a fiú, bátortalan szavát a kiszolgáló hallhatóan visszhangozza: *„Két kóla, igen..."* — s vár. De csak ennyiből áll a rendelés, fagyos arccal továbbsuhan tehát.

A szomszédos asztaltól egy ritka hajú, nagy bajuszú férfi átpillant hozzájuk. Végigméri a lányt, kövérkés dzsentri arcán unatkozó gőg. Kentet szív, a kék füst a fiatalok felé kígyózik.

Mintha kemény fapad lenne a süppedős, zöld bőr ülés, a lány és a fiú kényelmetlenül feszeng, sietve végeznek a kólával, s már mennek is.

Száguld az expressz az éjszakában. Pusztákat hasít át, s vadul száguld a messzeségbe. Rosszul világított másodosztályú fülkében, kiparcellázott helyek, zsúfoltan imbolygó emberek. Egy fiatalasszony ölében csecsemő sír. Öblös bőr szatyorból hosszas vergődés után cumisüveget bányászik elő a fiatalasszony. Étellenben zsírpapír zörög. Kiskatona falatozik. Nagyokat harap a kolbászból, hozzá kenyeret tör. Akkorákat nyel, hogy majd megfullad.

Egy öreg, ősz bajuszú bácsi szinte szeretettel nézi a körülötte vacsorázókat. Bölcs és szelíd mosoly időtlen arcán.

Tamási István

MÁV-MTE tömegsportnap

Színes kavalkádhoz hasonlított október 9-én a Szolnoki MÁV-MTE Vésző úti sporttelepe. Az egyesületet támogató bázisvállalatok, intézmények dolgozói, családtagjai és a pártoló tagok adtak randevút egymásnak, a hagyományos MÁV-MTE *tömegsportnap* alkalmából.

A résztvevők kispályás labdarúgásban, kézilabdában, lábtenisz-párosversenyben mérték össze tudásukat. A dolgozók gyermekei részére pedig játékos ügyességi vetélkedőket, valamint a sporttelep birkózócsarnokában *aerobicfoglalkozást* is rendeztek. Legnagyobb érdeklődés a férfi kispályás labdarúgás iránt nyilvánult meg, ahol *tíz csapat lépett pályára*, és izgalmas, sportszerű küzdelmet vívtak.

A három selejtező, illetve a csoportgyőztesek körmérkőzéses rendszere döntötte el a végső sorrendet. Eredmények: női labdarúgásban az elsőséget a *Május 1. Ruhagyár* szolnoki gyáregysége szerezte meg, az *Agroker* csapata előtt. Női kézilabdában az Agroker gárdája bizonyult a legjobbnak, a Szolnok megyei *Állami Építőipari Vállalat* és a Május 1. Ruhagyár előtt.

A lábtenisz-párosversenyben hét pár vetélkedett. Itt az elsőséget az *Ignácz—Árvai* pár szerezte meg, a *Tóth—Szatmári* pár előtt. A labdajátékokat jól egészítette ki a gyermekek játékos ügyességi vetélkedője és az aerobicfoglalkozás. A legjobbak díszes serleget kaptak. *A vasutasok és családtagjaik is nagy számban vettek részt a jól sikerült sportnapon.*

Asztalitenisz-bajnokság Debrecenben

A munkahelyi olimpia tömegsportmozgalom adta lehetőségen belül Debrecenben került sor az elmúlt hét végén az asztaliteniszezők országos találkozójára. Az eseményre meghívást kapott a vasutasszakszervezet tizenhárom középirányító szervezete, hogy egy-egy csapattal képviseltesse magát. A meghívásra 12 csapat küldte el nevezését, csupán a GySEV vszb maradt távol.

A rendezők a résztvevő csapatokat két csoportba osztották, ahol körmérkőzéses formában döntötték el a sorrendet, majd ezután a végső helyezések és a bajnoki cím eldöntésére helyosztókra került sor.

Mindkét csoportban óriási küzdelem alakult ki a jó helyezésekért. Váratlan keresztbe verések és meglepetés szerű győzelmek, illetve vereségek miatt az utolsó pillanatig nyílt küzdelem folyt az asztalokon. Az egyik csoportban a debreceni tszb és a záhonyi tszb csapata, a másikban a Vasútegészségügyi Szolgálat szb-csapata volt esélyes a győzelemre, amelyet az utolsó fordulóban be is biztosítottak. A debreceniek éppen a záhonyiak legyőzésével szerezték meg a csoportbeli első helyüket.

A csoportmérkőzések után az esti órákban került sor a végső helyezések eldöntésére. A legnagyobb érdeklődés a harmadik hely sorsát eldöntő záhonyi tszb és a miskolci tszb, valamint az első hely sorsát eldöntő debreceni tszb és a Vasútegészségügyi Szolgálat szb-csapatainak küzdelmét kísérte. Mindkét találkozón színvonalas küzdelem, jó játék alakult ki, amely végül is az egészségügyiek és a miskolciak győzelmét hozta.

A verseny másnapján került sor az egyéni küzdelmekre, ahol valamennyi férfi és női versenyző indult. Az egyenes kieséses rendszerben lebonyolított verseny minden egyes fordulója izgalmakban bővelkedett és számos meglepő eredményt hozott. A nagy meglepetések sorába tartozott, hogy az első helyen kiemelt *Szabó Gábor* és a szintén kiemelt *Libertényi Zoltán* az első mérkőzésük után búcsút vettek a további küzdelmektől. A legjobbak a harmadik körben találkoztak, ahol aztán a legkisebb megingás, kihagyás a búcsút jelentette. A végküzdelmeket végül is *Szásznádasi Gábor*, az Utasellátó Vállalat csapatának tagja bírta végig idegekkel és erővel úgy, hogy játszmaveszteség nélkül megnyerte a férfiak versenyét.

A női küzdelmek meglepetések nélkül, az esélyesek győzelmeit hozta, míg végül a két legjobb az 1-es és 16-os helyen kiemelt versenyző jutott a döntőbe, ahol nagyon szoros küzdelemben Czolk Ferencné, a Hivatalok és Intézmények szb-csapatának tagja bizonyult jobbnak.

A verseny színhelyéül kiválasztott Vágóhíd utcai vasutas tornacsarnok minden igényt kielégített.

A versenyt követően hangulatos búcsúvacsorán került sor az ünnepélyes eredményhirdetésre, ahol a díjakat *Volosinovszki János*, az elnökség tagja, a vasutasszakszervezet debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára adta át.

Eredmények: Csapatbajnokság 1. Vasútegészségügyi Szolgálat szb. 2. Debreceni tszb. 3. Miskolci tszb. 4. Záhonyi tszb. 5. Hivatalok és Intézmények szb 6. Szombathelyi tszb. 7. Budapesti tszb. 8. Építési Főnökségek szb. 9. Utasellátó vszb. 10. Pécsi tszb. 11. Szegedi tszb. 12. Járműjavító Üzemek szb.

Egyéni bajnokság: Nők: 1. *Czolk Ferencné*, Hivatalok és Intézmények szb, 2. *Bodorkos Istvánné*, Szombathelyi tszb, 3. *Zádori Gizella*, Vasútegészségügyi Szolgálat szb, és *Fuchs Gabriella* Építési Főnökség szb.

Férfiak: 1. *Szásznádasi Gábor*, Utasellátó vszb. 2. *Cziffra Gyula*, Záhonyi tszb. 3. Obraz András, Építési Főnökségek szb, és *Petró László* Záhonyi tszb.

—Sz—

Ifjú szolnoki öttusázók

Székesfehérvárott rendezte meg a helyi Volán Sportklub valamennyi korosztályban a „Volán Kupa" országos háromtusaversenyét. Hat szakosztály — az Újpesti Dózsa, a Csepel Sportklub, a Budapesti Honvéd, a Gödöllői Agrártudományi Egyetem, a Szolnoki MÁV-MTE és a rendező Székesfehérvári Volán — több mint félszáz versenyzője mérte össze tudását. A Szolnoki MÁV-MTE fiatal öttusázói kitűnően helytálltak. Ezt bizonyítja többek között, hogy több ifjúsági arany- és ezüstjelvényes minősítést szereztek.

A Szolnoki MÁV-MTE fiataljai közül is kiemelkedett a junior korosztályban induló, húszesztendős *Gajdos András*, aki korosztályában magasan a mezőny fölé nőtt, és meglepetésre nagy fölénnyel, csaknem 100 pont előnnyel nyerte a juniorok viadalát.

A MÁV-MTE eredményei: a juniorok versenyében első lett Gajdos András, 3354 pontos, *aranyjelvényes szinttel*. Serdülők: 4. *Varga Zsolt*, 5. *Czompa Csaba*. 9. *Lőrincz Gábor*. Mindhárman teljesítették az ifjúsági ezüstjelvényes szintet.

Ifjúságiak: *András György* 2864 ponttal ugyancsak elérte, illetve túlteljesítette az ifjúsági ezüstjelvényes minősítési szintet. A szolnoki öttusázók edzője: *Baranyi Tibor*.

Pft Kupa

Debrecenben október 15-én rendezték meg a pft. szakszolgálat főnökségei részére kiírt kispályás labdarúgótornát és lövészversenyt.

A hagyománnyá lett tornát és vándorkupát a kisújszállási pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága alapította. Az első évben Kisújszállás volt a házigazda, majd Nyíregyháza következett és most Debrecen látta vendégül a mintegy 80 versenyzőt és kísérőiket. *A végig jó hangulatú és színvonalas versenyt ismét a kisújszállási pft. főnökség futballcsapata nyerte és ezzel a kupa végleges tulajdonosai lettek.* Második a debreceni pft. csapata, harmadik helyen pedig az Éhf. focistái végeztek.

Lövészetben a szolnoki pft. női és férficsapata győzött, második a kisújszállási pft., harmadik itt is az Éhf. csapata lett.

Sportlövő bajnokság országos csúccsal

Sikeresen szerepeltek a gyöngyösi MHSZ Kitérőgyári Vasutas Lövész Klub versenyzői az országos sportlövő bajnokságon. *Molnár Sándor* két országos bajnoki címet szerzett, sőt a standard puska 3x20 1. Összetett versenyszámban 583 körös eredményével új országos csúcsot lőtt, megjavítva ezzel régi csúcsát, amelyet 579 körrel tartott. Ugyancsak országos bajnok lett a standard puska 60 lövéses fekvő számban is. Mindezeket az ifjúsági fiú I. korcsoportban érte el.

A felnőtteknél *Édes János* szerzett harmadik helyezést a kisöbü sportpuska 3x40 1. összetett versenyszámban. Eredménye 1154 kör.

A férfi felnőtt csapat a kisöbü sportpuska 60 1. fekvő számban hatodik, míg légpuska 60 lövéses versenyszámban negyedik lett. A nőknél *Seszták Zsuzsanna*, a standard puska 3x20 1. összetett versenyszámban a negyedik lett. Ifjúsági leány I. korcsoportban pedig *Rácz Györgyi*, a standard puska 60 lövéses versenyszámban az ötödik helyre került.

Üzemi lövészverseny

Nők a legjobbak mezőnyében

A Miskolci Járműjavító Üzem MHSZ lövészklubja a közelmúltban lövészversenyt rendezett. Az üzemi egyéni lövészverseny első helyezettje *Rádai Ferenc* lett. Második *Román Lászlóné*.

Az üzemi csapatversenyt a karbantartó osztály TMK I. szocialista brigádja nyerte. Második a *Martos Flóra* KISZ-brigád, harmadik pedig az anyag- és áruforgalmi osztály *November 7.* szocialista brigádja.

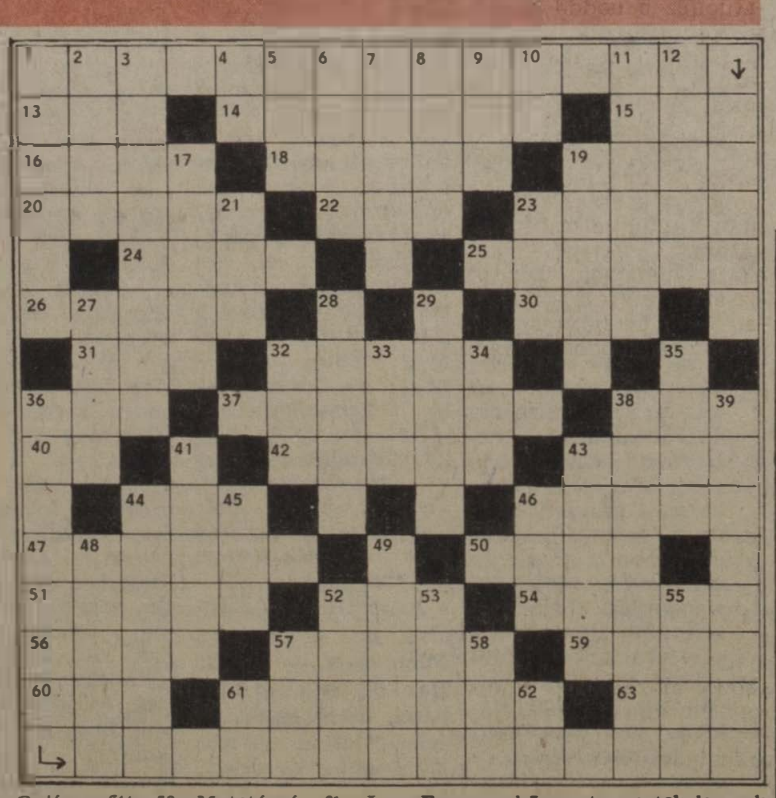
A nyolc csapat részvételével rendezett vasutas területi lövészversenyen a miskolci járműjavító női csapata a második, a férficsapat pedig az első helyet szerezte meg. Egyéniben 64 induló közül *Münnich Gáborné* lett a győztes, a férfiak versenyében pedig *Braun József* a második helyen végzett. Az üzemi lövészversenyen 45 szocialista brigád 135 dolgozója vett részt.

Vetélkedő

„Együtt a közös úton" címmel vetélkedőt rendezett a MÁV debreceni MSZBT-tagcsoportja és KISZ-bizottsága, az igazgatóság szocialista brigádjai és KISZ-alapszervezetei részére. A nagy érdeklődést keltő vetélkedő 7 fordulóból állt. Legtöbb pontot a MÁV-igazgatóság KISZ-alapszervezetének csapata szerezte, így ők képviselik a MÁV MSZBT helyi tagcsoportját a megyei területi versenyen, amelyet a Gördülőcsapágy Művekben rendeznek.

Második helyezett a debreceni pályafenntartási főnökség *dr. Csanády György* szocialista brigádja, harmadik az Épület és Hídfenntartó főnökség *Péchy Mihály* szocialista brigádja lett. A pénzjutalmakat *dr. Molnár Lajos* osztályvezető-helyettes adta át az első hat helyezettnek.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A helyes munkaerő-gazdálkodás egyik módszere. (Folytatása a 36. függőlegesben.) 13. Dunántúli bortermelő község. 14. Kemény fémes elem. 15. Becézett női név. 16. Kettős. 18. Esedezik. 19. Idegen férfinév. 20. Spanyol város és tartomány. 22. Fehérnemű. 23. Heves megyei helység (ék. hiány). 24. Visza: francia törvénykönyv. 25. Téli sportot űző, névelővel. 26. Vonatok futnak rajtuk. 30. Tapint páratlan betűi. 31. Hangtalan bádog. 32. Villamoskocsi — szín. 36. Mi a foglalkozása? 37. Duna menti városunk. 38. Vonatkozó névmás. 40. Szintén. 42. A Tisza mellékfolyója. 43. Azonos betűk. 44. Szenvedés. 46. ... Hikmet, török költő. 47. Ugyanott (latin). 50. Idegen béke. 51. Egy gyárunk névbetűi. 52. Találat a vívásban. 54. Bors, idegen nyelven. 56. Gödör. 57. L-lel a végén, kicsiben, idegen szóval. 59. Tenger (latin). 60. Folklór vége. 61. Ajándéka. 63. Piros, németül.

Függőleges: 1. A szív írójának családi neve. 2. Tréfa. 3. Kezdettől való. 4. Római 501. 5. Svéd pénz. 6. ...ból, törvényellenesen külföldre juttat. 7. Paradicsomi. 8. ... Sing, amerikai fegyintézet. 9. Zeg, ikerszava. 10. Kimondott betű. 11. Dán sakkozó. 12. Vitázik. 17. ... Sándor, magyar író. 19. Névelős lábbeli. 21. Ilyen szó is van. 23. Az egyik napszak. 27. Régi egyiptomiak szent madara. 28. ... Atatürk, török államférfi. 29. Község Heves megyében. 32. Épületmaradvány. 33. Nem később. 34. Visszafelé sóz. 35. Kevert sikk. 38. Elkülönített fülke szórakozóhelyen, névelővel. 39. Tudásanyaga. 41. Tájék. 43. Sárikám. 44. A must is ezt teszi. 45. Tiltószó. 46. Égitest. 48. Ilyen pohár is van. 49. Víznyerők. 52. Házfedél. 53. ... szérum, gyermekbénulás megelőzésére. 55. A szerelem istene a görögöknél. 57. Buján nőtt. 58. Mutatószó. 61. J. C. 62. Német elöljárószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 36. függőleges.

Beküldési határidő: 1983. november 18. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az anyaghányad csökkentése. Hulladékenergia hasznosítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Győző, Tata vasútállomás; Csapó Józsefné, Dunaújváros, Dimitrográd tér 3.; Juhász József, Nagykálló, Széchenyi út 95.; Szücs Jánosné, Nyíregyháza, Ungvár sétány 29.; Németh Vendel, Somogyszob vasútállomás.

HÍREK

Aranylakodalom

Simon Sándor 77 éves MÁV-nyugdíjas és felesége szeptember 23-án ünnepelte Dunavecsén leánya, két unokája, három dédunokája és barátai körében 50. házassági évfordulóját. Sándor bácsi vasúti pályafutását 1938-ban, a MÁV gépjavító üzemben kezdte, lakatosként. Később művezető, majd termelésirányító lett. 1946-ban lépett a pártba. Eredményes gazdasági és társadalmi munkásságáért több kitüntetést kapott. Munkáját a felesége mindig nagy megértéssel támogatta. Évtizedekig Dunavecséről Budapestre járt dolgozni. Gyermekét is a vasút szeretetére nevelte.

Nyugdíjazása után sem szakadt el a vasúttól. A dunavecsei állomáson vállalt több évig munkát. A meghitt családi ünnepen, az aranylakodalmi torta mellett felelevenítette a vasútnál töltött harminc esztendőt.

— 125 éves vasút. 1858. október 25-én nyitották meg a Tiszavidéki Vasút Társaság szajol-csaba-aradi vonalát. A 125. évforduló alkalmából október 25-én Békéscsabán megemlékeztek az Alföld e részét az ország és Európa vérkeringésébe bekapcsoló vasútvonal átadásának jubileumáról. Az ünnepségen a román vasút képviselői is jelen voltak. A 125 éves vasútszakasz ma az ország egyik legfontosabb tranzitvonala.

— Szüret. Pásztó állomás vasutasai október végén — a helyi Béke termelőszövetkezet vezetőinek kérésére — részt vettek a szüretelési munkálatokban. Az ezért kapott pénzt a jövő évi vasutasnapi ünnepség rendezésére fordítják majd.

— Névadó. A miskolci körzeti üzemfőnökségen október 1-én névadó ünnepséget rendeztek. A kicsiket a MÁV óvoda nagycsoportosai és a 12. számú általános iskola úttörői műsorral köszöntötték. Ezután átadták a KISZ-vezetőség ajándékait és megvendégelték a családokat.

— Szüreti bál. A miskolci körzeti üzemfőnökség KISZ-vezetősége a közelmúltban szüreti bált rendezett amelyen 300 fiatal vett részt. Boros Lajos műsora után Cintula (Keresztes Tibor), a népszerű lemezlovas szolgáltatta a talpalávalót. A bál érdekes eseménye volt a táncverseny is.

— Szabad pártnap. A Déli pályaudvar pártbizottsága október 13-án szabad pártnapot rendezett, amelynek előadója dr. Kemény László, az MSZMP Központi Bizottsága agit-prop. osztályának munkatársa volt A vasutasok aktuális külpolitikai kérdésekről hallhattak tájékoztatót.

— Nyugdíjasok taggyűlése. A közelmúltban a hajdúszoboszlói nyugdíjascsoport vezetősége taggyűléssel egybekötve rendezte meg az öregek napját. A megjelenteket Kvaszta Sándorné főbizalmi köszöntötte, majd beszámolt az elmúlt félévben végzett munkáról és a további feladatokról. Utána az úttörők adtak szórakoztató műsort a nyugdíjasoknak.

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat háromszobásra. Cím: Budapest, Kerepesi út 5. V. ép. II. 24. 1087. Telefon: 137-725, Farkas lakás.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás, I. emeleti utcai, 58 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületi, kb. 45-50 négyzetméteres másfél szobás komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII., Festetics u. 4. I. 15. 1087.

Elcserélném Bp. IX. kerület, Gyáli úti MÁV-telepen levő két szoba komfortos, kertes, garázsos lakásomat nem MÁV-rendelkezésű lakásra. Csak a Bp. Ferencvárosi pályaudvaron dolgozó vasutasok jöhetnek számításba. Vidéki cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet bármikor a 832-235 telefonszámon.

Elcserélném Budapest IX. kerület, Gyáli út 15. sz. alatti, 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb méretű tanácsi bérlakásra tényleges MÁV-dolgozóval, Budapest területén. Érdeklődni lehet: 429-701 vagy 34-85 munkahelyi és a 457-019 lakástelefonszámon.

Elcserélném Szentes város központjában levő szövetkezeti összkomfortos, lakótelepi, IV. emeleti 1.5 szobás erkélyes lakásomat budapesti hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: Ábrahám Lászlónál a 01-43-01 vagy a 325-046 telefonszámon munkanapokon 7—16 óráig.

Elcserélném a Budapest X. kerület, Harmat úti lakótelepen levő kétszobás, megkímélt állapotban levő, V. emeleti, 54 négyzetméteres, panelos lakásomat hasonló vagy kisebb alapterületű kétszobás tanácsi lakásra. Kisebb komfortfokozatú, régebbi építésű lakások érdekelnek. Érdeklődni: Krajcsovics Márton, 1141 Budapest, Egressy út 133. az esti órákban.

Elcserélném Budapest VIII. kerület, Kerepesi út 5. sz. III. emeleti komfortos, 76 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi egy-, egy és fél szobás komfortosra. Érdeklődni lehet 18 óra után a 338-605 telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C., kamra, kertes, első emeleti szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben levő tanácsi lakásra. Érdeklődni személyesen: Szalontai Jánosné, Budapest XV. kerület, Csanádi Gy. u. 15. sz. I. 6. (volt Wesselényi u.).

Elcserélném Debrecenhez közel, jó közlekedéssel, 70 négyzetméteres 2,5 szobás komfortos lakásomat Szolnokon vagy környékén levő 1,5 szobás lakásra. Érdeklődni: Román Emil, Hajdúhadház vasútállomás.

Elcserélném egy szoba és két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat kisebb lakásra a Déli pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. alatt levő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb méretű lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kissné, 428-592-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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—4958. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1983. NOVEMBER 14.

Koordinációs értekezlet

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság és a vasútigazgatóság pártbizottságának a szervezésében, október 21-én gazdaságpolitikai koordinációs értekezletet tartottak Celldömölkön. A tanácskozáson a személy- és áruszállítás jelenlegi gondjairól, a teljesítmény növelésének lehetőségeiről tartott előadást *Kapronczai János* vasútigazgató.

Az értekezleten részt vettek a nyugat-dunántúli vasútüzemi pártbizottságok és pártvezetőségek titkárai, valamint a körzeti üzemfőnökségek szbtitkárai is.

Fiatalok találkozója

A sátoraljaújhelyi *pályafenntartási főnökség* KISZ-alapszervezete a közelmúltban tartotta a főnökség területén dolgozó, 35 éven aluliak ifjúsági találkozóját, amelyen részt vettek a szakszolgálatok és társadalmi szervezetek vezetői is.

A KISZ-alapszervezet titkára beszámolójában részletesen ismertette a főnökség területén dolgozó fiatalok helyzetét, munkakörülményeit, valamint továbbképzésük lehetőségeit. A beszámolót vita követte, majd közös ebéden, azután pedig kulturális programon vettek részt az ifjúsági találkozó résztvevői.

SZÜRETELŐ SZAKMUNKÁS-TANULÓK

Öt évi szerződést kötött őszi almaszedésre a *szombathelyi* 405-ös számú Berzsenyi Dániel Ipari Szakmunkásképző Intézet a *pacsai* mezőgazdasági termelőszövetkezettel.

A Vas megyei ipari tanulók a közelmúltban két hétig szüretelték a gyümölcsöt a tsz zalai almáskertjében. A 120 vagon alma szedéséért járó munkadíjat a tanulók kapják. Az egyes osztályoknak jutó pénzt egy hármas bizottság osztja szét, amelynek tagja az osztálybizalmi, a KISZ képviselője és a szakszervezeti bizalmi.

A betakarítási munkálatokban részt vállaló 2100 szakmunkástanuló a vasutasszakszervezet tagja.

A III. ORSZÁGOS PARLAMENT ADTA A FELADATOT

ÜLÉST TARTOTT A VEZÉRIGAZGATÓSÁG IFJÚSÁGI BIZOTTSÁGA

Napirenden a felsőfokú végzettséget szerzett fiatalok beilleszkedése

A MÁV Vezérigazgatóság *ifjúsági bizottsága* október 27-én ülést tartott, amelyen az állandó tagokon kívül meghívottként *részt vettek az Állami Ifjúsági Bizottság, a KISZ KB, a Közlekedési Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete képviselői.*

Az ülést *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, az ifjúsági bizottság elnöke nyitotta meg, majd az előterjesztésre javasolt napirendi pontok elfogadása után elsőként került megtárgyalásra. *A főiskolát végzett fiatal szakemberek pályakezdése, önálló munkakörre való felkészítése a vasútnál* című előterjesztés.

Az előzetesen kiadott írásos anyag kellő körültekintéssel, elemző módon vázolta fel a felsőfokú végzettségű fiatalok beilleszkedését segítő feladatokat, figyelembe véve azt is, hogy az ezzel kapcsolatos korábbi, a 104400/1975. számú *vezérigazgatói utasítás* előírásait a Vasutas Fiatalok III. országos Parlamentjén több felszólaló is bírálta. A foglalkoztatási tervben kötelezően megszabott hároméves „munkaterület-megismertetési" időszakot hosszúnak tartották, sőt a hatékonyságát is megkérdőjelezték, kérve a felülvizsgálatát. Az előterjesztés és az annak részét képező *határozati javaslat* — mint *Dobos Gábor* személyzeti és oktatási szakosztályvezető, a napirendi pont előadója szóbeli kiegészítőjében is hangsúlyozta — már a foglalkoztatási tervek végrehajtásában szerzett gyakorlati tapasztalatok megvizsgálása nyomán készült el.

— A kiképzési tervhez kötött szakvizsgák hat, de legkésőbb 12 hónap alatt letehetők, s azután már általában önálló munkakör betöltésére alkalmasak a fiatalok. Nem ritkán vezetői megbízatásukra is sor került az említett időszakon belül — mondotta a szakosztályvezető.

A vitában felszólalók is alátámasztották az előterjesztés megállapításait, így a *határozattá vált* javaslat 1. pontjának értelmében *a reklamált három év helyett a foglalkozási terv időtartama ezentúl maximum másfél év lesz.* Szerepel a határozatban továbbá, hogy a vasúthoz felvett főiskolát, egyetemet végzett pályakezdőt belépése után „kiképzési és foglalkoztatási könyv"-vel kell ellátni, amelyből megismerheti leendő munkakörét, munkahelyét és a speciális követelményeket. *A kiképzést követő időszakban fontos számukra bizonyos célfeladatok meghatározása* (például pályaudvari kapacitás vizsgálata, technológiai és ügyviteli folyamatok kidolgozása stb.). *El kell érni, hogy a beilleszkedéshez nélkülözhetetlen sokoldalú segítség nyomán mind több fiatal megtalálja hivatását a vasútüzem munkájában.*

A második napirendi pont keretében hat vasútigazgatóság ifjúsági bizottságának képviselői és a záhonyi üzemigazgatóság KISZ-bizottságának titkára számoltak be az idei *ifjúsági alap* decentralizált összegeinek eddigi felhasználásáról és az ifjúsági *egyéni versenyformák* szervezéséről. A beszámolók szerint az *ifjúsági termelési mozgalmak szervezésében a miskolci vasútigazgatóság ért el kimagasló eredményeket*, ahol az e célú jutalmazásra biztosított központi keretet ez évben is jelentős — saját forrásból származó — összeggel egészítik ki. Nem kielégítő a versenyek szervezésével, koordinálásával kapcsolatos tevékenység a budapesti és a *debreceni* vasútigazgatóságok területén. A *pécsi* és a *szegedi* igazgatóságnál némi visszaesés tapasztalható az egyéni versenyek iránti érdeklődésben. Következetes *szervező munkával, megfelelő témajavaslatok kiadásával valamennyi igazgatóságon javítani lehet az eredményeket.*

Az egyéb bejelentések keretében *Tóth János* IB-titkár tájékoztatta az ifjúsági bizottságot az ifjúsági parlamenten felvetett, még függőben levő témák helyzetének állásáról, a legutóbbi ülés óta ebben bekövetkezett változásokról, továbbá *Kovács Vilmos*, a vezérigazgatóság ifjúsági felelőse adott számot az ifjúsági alap központi célokra fenntartott keretének felhasználásáról. Ezen belül szóba került, hogy az idén lezajlott szakmai rendezvényeket a *gépkocsivezető* fiatalok részére meghirdetett „Ki minek mestere" szakmai-politikai vetélkedő vasúti *országos döntője* követi november 16-17-én. *A jövő évben a Közlekedési Minisztérium a mozdonyszerelők és vasúti járműszerelők részére hirdeti meg a felmenő rendszerű „Ki minek mestere" vetélkedőt.*

A szakma ifjú mesterei

A szombathelyi járműjavítóban az idén 72 fiatal nevezett a dízelszerelők, lakatosok, forgácsolók, festők és villanyszerelők számára meghirdetett *Ki minek mestere* szakmai-politikai vetélkedőre.

A sikeresen vett írásbeli és szóbeli vizsgák után 123 ponttal első helyezést szerzett *Pathy Antal* általános lakatos; a 120 pontos *Kolozár László* dízellakatos előtt. Harmadik lett 114 ponttal *Nagy József* — szintén dízellakatos —, míg a 4—5. helyezést holtversenyben, 113 ponttal *Sümegi Elemér* festő és *Németh Attila* forgácsoló vívta ki.

Száz, vagy annál több pontot szerzett még *Hosszú Zoltán* (ált. lakatos), *Rozner Árpád* (kocsilak.), *Boda János, Varga László* (dízellakatosok) és *Máté László* (forgácsoló).

A BARÁTSÁGVONATTAL ÉRKEZTEK

Komszomolisták látogatása Budapesten

A BAM építőinek tapasztalatcseréje a Kelenföldi pályaudvaron

A budapesti KISZ-bizottság meghívására október 31-én barátságvonattal háromszázötvenhárom szovjet komszomolista érkezett hazánkba. A vendégek különböző gyárakból, intézményekből jöttek.

A komszomolisták közül nyolcvanan a *Bajkál—Amúr vasútvonal* építésén dolgoznak. Ez a csoport november másodikán az I. kerületi KISZ-bizottság és a MÁV meghívására ellátogatott a Déli pályaudvarra is. *Tari István*, a kerületi KISZ-bizottság munkatársa, *Ágoston János*, a pályaudvar pártbizottságának titkára, *dr. Kosztyu Tibor*, a kelenföldi KÜF vezetője, valamint *Papp László* KISZ-titkár és *Machovits Lászlóné*, az MSZBT helyi tagcsoportjának elnöke fogadta a szovjet fiatalokat.

A vendégek megtekintették a Déli pályaudvart, majd különvonatra szállva Kelenföld állomásra utaztak. Ott dr. Kosztyu Tibor vezetésével megismerkedhettek a rekonstrukciós munkálatokkal és a már elkészült létesítményekkel, berendezésekkel.

Elsőként a vasúti és a városi személyforgalom kapcsolódásának rendszerét, majd a kétszintes kereszteződést ismerhették meg a vasutas komszomolisták. Ezután a már üzemben levő irányító központ megtekintése következett.

A látogatás után a vendégek különvonattal visszatértek a Déli pályaudvarra, ahol Machovits Lászlóné ajándékot adott át a szovjet komszomolista fiataloknak.

Séra Sándor

ÁTADÁSRA KÉSZ

Nagyteljesítményű, víztakarékos kocsimosót kapott a Keleti

Új kocsimosó építését fejezték be a közelmúltban a Keleti pályaudvaron. A 32 millió forintos költséggel épült kocsimosó legnagyobb a MÁV területén.

A VKM—3400 típusú kocsimosó berendezéseit a Soproni Autófelszerelési Vállalat szabadalmaztatta, illetve készítette el. A komplexum csatornahálózatát, a hozzátartozó műtárgyakkal és a térvilágítást a MÁV *Szak- és Szerelőipari Főnökség*, a vezérlőtornyot, valamint a játékos építményeket a MÁV *Magasépítési Főnökség* vitelezte ki.

A tervezők a környezetvédelemre is gondoltak. A komplexumot úgy építették, hogy a nagy mennyiségű elhasznált víz először egy derítőrendszerbe jut, és így többször is felhasználják.

A berendezést három ember kezeli. *Egy 9 kocsiból álló szerelvényt 10-12 perc alatt mosdat tisztára.*

Az új kocsimosónak november 15-én lesz a munkavédelmi átadása. A jövőben előreláthatóan a Délit és a székesfehérvári csomópontot is felszerelik hasonló berendezéssel.

Jó felkészülés után

Jöhet a tél

A budapesti vasútigazgatóságon már szeptember elején megkezdődött a télre való felkészülés, mindenekelőtt a vonatok előfűtő berendezéseinek üzembe helyezésével. A fővárosi nagy pályaudvarokon (a Keletiben, a Nyugatiban és a Déliben) valamennyi induló vonatnak biztosították az előfűtését. Józsefváros állomáson nemrégen helyeztek üzembe egy selejtezett Ward—Leonard típusú villamosmozdonyt, alkalmassá téve a személykocsik előmelegítésére.

A rendkívüli időjárásra való felkészülés egyik adminisztratív feltétele a Meteorológiai Intézettel kötött szerződés meghosszabbítása az előjelzések biztosítására. Az *intézkedési terv* külön foglalkozik az úgynevezett elsőteles vasutasok felkészítésével, valamint a hóeltakarítási munkában részt vevő dolgozók ruházati és védőital ellátásával. Ha olyan nagy lesz a havazás, hogy az eltakarításra kijelölt dolgozók nem tudják megtisztítani a forgalmat akadályozó helyeket, akkor az állomásokon, illetve az igazgatóságon dolgozó *adminisztratív dolgozókat is igénybe lehet venni, önkéntes alapon.*

A nagy hótorlaszok eltávolításához szükséges három hóeke és hat úgynevezett HLS típusú hóolvasztó is már bevetésre készek, de ezekből novemberben még további hetet adnak át a MÁV-nak.

A szertárakban mintegy 6 ezer kéziszerszámot és négyezer liter etylénglikolt tárolnak a lefagyott utak és váltók megtisztítására.

ELLENŐRZÉS A 3-AS ÚTON

A MÁV nagyszámú közúti járművet is üzemeltet, s már csak ezért sem közömbös a vasutasok számára, hogy az őszi közlekedésbiztonsági hónap alkalmából fokozott országúti ellenőrzésekre kerül sor országszerte. A nagyszabású akciónak, amelyet a rendőri szervek hajtanak végre, az a célja, hogy kiszűrjék az agresszív, ittas vezetőket a forgalomból, s a tél beállta előtt ellenőrizzék a járművek műszaki állapotát. Heves megyében, a legforgalmasabb közutakon, az M3-as autópályán és a 3-as számú főútvonalon a rendőrségi helikopter segített a magasból, rádión keresztül a járőr gépkocsiknak a szabálytalankodók „lefülelésében".

Szabó Sándor

NOVEMBER 7. ALKALMÁBÓL

KITÜNTETÉSEK

November 7. alkalmából eredményes társadalmi tevékenységük elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a *Munka Érdemrend arany fokozata* kitüntetésben részesítette: *Tóth Jánost*, Nagykanizsa körzeti üzemfőnökség függetlenített szb-titkárát, *Csikós Sándort*, Budafok-Háros állomás váltókezelőjét, szakszervezeti bizalmit.

A Munka Érdemrend *ezüst fokozata* kitüntetést kapta *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkára, *Kovács Sándor*, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának alosztályvezetője, *Geröly József*, Szombathely körzeti üzemfőnökség motorvezetője, főbizalmi, *Orsó János*, Füzesabony körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője, főbizalmi.

A Munka Érdemrend *bronz fokozatának kitüntettje: Bajza Endre*, a VATUKI kutatómérnöke, szb-tag, *Siska János*, Nyíregyháza körzeti üzemfőnökség kocsiszolgálati villanyszerelője, főbizalmi, *Turi Antal*, Kecskemét körzeti üzemfőnökség lakatos csoportvezetője, szakszervezeti főbizalmi.

Szakszervezeti Munkáért arany fokozata kitüntetésben részesült *Keresztúry Pál*, a MÁV vezérigazgatóság revizora, a Vasutasok Szakszervezete Számvizsgáló Bizottságának tagja.

(Folytatás a 2. oldalon)

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK

Újabb brigádok, kollektívák csatlakoztak a felszabadulási munkaversenyhez

Maráz Béla szakosztályvezető ismerteti a legfontosabb teendőket **(Laczkó Ildikó felvétele)**

Amikor megjelent a Magyar Vasutasban a MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet felhívása arról, hogy hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére *„Induljon verseny minden szolgálati helyen a felszabadulási vörös vándorzászlóért"*, az Északi Járműjavító Üzem kollektívái szinte egy emberként csatlakoztak a felhíváshoz.

A Törekvés Művelődési Központban a munkaversenynyel kapcsolatban aktívaülést tartottak. *Balogh Sándor*, az üzem igazgatója ismertette a legfontosabb teendőket, azokat a feladatokat, amelyek sikeres megoldásához nagyban hozzájárulhatnak pótfelajánlásokkal az üzem szocialista brigádjai, kollektívái. *A célkitűzések között az első helyen szerepel a jobb munkaszervezés, a takarékosság, a tartalékok feltárása, a vontató járművek jó műszaki állapotának szintentartása.*

Az igazgató tájékoztatója után az üzemegységek és a szocialista brigádok nevében tizennégyen kértek szót, és tettek konkrét felajánlást. A *Thököly* brigád például vállalta a lakatos tanulók képzésének segítését, a XI-es a XII-es üzemegységek kollektívái pedig a hiányzó alkatrészek pótlásáért tesznek meg mindent. A felajánlások között szerepel az üzemegységek közötti célszerűbb kooperáció, a balesetes mozdonyok rövidebb idő alatti kijavítása és egyéb termelést segítő ötlet.

★

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség adminisztratív munkát végző *Váczi Mihály* szocialista brigádja személykocsik rendszeres takarítását vállalta á jubileumi munkaverseny során.

— Vállalásunkkal elsősorban a helyi gondokat szeretnénk enyhíteni — mondja *Gróz Sándorné*, személyzeti ügyintéző, a brigád vezetője. — Úgy döntöttünk, hogy minden hónapban két-két személykocsit takarítunk ki. A tizennégy tagú kollektívánk már két kocsit kitakarított.

A brigád több ezüst és arany fokozatú elismeréssel rendelkezik. *Dávid Józsefné* bérelszámoló alapító tag, 32 éve vasutas. Az eddig vállalt társadalmi munkákról beszél:

— Tíz év óta minden esztendőben patronálunk egy-egy nyolcadik osztályt a városban. A célunk az, hogy megszerettessük a gyerekekkel a vasutat. A Kőszegi MÁV Nevelőotthonban is patronálunk tanulókat. Rendszeresen részt veszünk a brigádok szellemi vetélkedőin, és nincs olyan kulturális rendezvény Szombathelyen, ahol közülünk ne lenne ott valaki. Az épülő új Nemzeti Színház javára is felajánlottunk évente 300 forintot.

— A takarítói létszámhiány miatt nagyon örülünk a brigád segítésének — kapcsolódik a beszélgetésbe *Horváth János* művezető. — Eddigi munkájukkal elégedettek vagyunk. A kulturált utazás alapkövetelménye ugyanis a tiszta kocsi . . .

★

Október 25-én rendkívüli értekezletet tartottak a MÁV Vezérigazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának szocialista brigádvezetői, amelyen a jubileumi munkaversenyhez való csatlakozás feltételeit beszélték meg. *Maráz Béla* szakosztályvezető ismertette a legfontosabb feladatokat, majd *Regenyei Sándor*, az INTER szocialista brigád helyettes vezetője bejelentette, hogy a miskolci vasútigazgatóság *Arany János*, és a pécsi igazgatóság *LandlerJenő* brigádjaival együtt — mint komplex brigádok — csatlakoznak a hazánk felszabadulásának 40. évfordulója tiszteletére hirdetett munkaversenyhez. Az idei vállalásaikat pótfelajánlással egészítették ki.

★

A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének jászapáti kirendeltségénél dolgozik a kilenctagú, dízel- és gőzmozdonyokat szerelő *Radnóti Miklós* lakatos szocialista brigád. Tavaly elnyerték a MÁV Kiváló Brigádja címet. A jubileumi munkaversenyhez való csatlakozást rendkívüli brigádértekezleten határozták el. *Pótvállalásukban többek között felajánlották, hogy az őszi forgalom idején, munkaszüneti napokon térítésmentes készenlétet vállalnak.* Évi 102 százalékos tervüket 103-ra szeretnék teljesíteni. Csökkentik az anyagfelhasználást, és az év végére mintegy 50 ezer forint értékű megtakarítást érnek el. A gazdaságosabb munkát újításokkal is segítik majd.

A kollektíva elhatározta azt is, hogy a jászapáti Damjanich úti iskola udvarán sporteszközöket és játékokat készítenek a gyerekeknek társadalmi munkában.

Iparjogvédelmi képzés újítási szakembereknek

A MÁV-nál az újítási ügyintézők, elbírálók, szakvéleményezők, szakszervezeti újítási felelősök iparjogvédelmi képzéséről, illetve továbbképzéséről évek óta szervezett formában gondoskodnak. A vasút által szervezett tanfolyamokon nemcsak az új jogszabályokkal, az időközi módosításokkal ismerkedhetnek meg a résztvevők, hanem a vasút újítómozgalmában mutatkozó gondok megvitatására is lehetőségük nyílik.

Az újítási ügyintézőktől mind az újító, mind az elbíráló pontos, szakszerű munkát vár; az újítók ügyük megfelelő intézését, az elbírálók pedig szakmailag kellőképpen alátámasztott, jól előkészített javaslatok előterjesztését.

Az érvényes Vasúti Újítási Szabályzat 54. §. (2) és (3) bekezdésében foglaltak szerint azok az újítási ügyintézők, akik munkájuk végzéséhez előírt képesítéssel nem rendelkeznek, kötelesek megbízatásuktól számított egy éven belül az újítási ügyintézői szakvizsgát megszerezni.

A MÁV-nál legutóbb 1982-ben szerveztek ilyen tárgyú tanfolyamot. Azóta a képesítéssel rendelkező ügyintézők 22 százaléka átszervezés folytán más munkaterületre került, 2 százaléka pedig nyugdíjba vonult.

Hetvenhárom fő vett részt a MÁV zánkai oktatási telepén közelmúltban szervezett ötnapos bentlakásos tanfolyamon, amelyen (akik még nem rendelkeztek vasúti újítási szakvizsgával) kötelezően vizsgáztak.

Az újítási tanfolyam hallgatói a hatályos újítási rendeletről, s annak végrehajtására kerülő Vasúti Újítási Szabályzatról konzultáltak. A találmányok, ipari munkák, védjegyekre, a szabadalmaztatási eljárások témakörben is kellő tájékoztatást kaptak.

A résztvevők közül 39-en sikeres vizsgát tettek. Az átlagos tanulmányi eredmény 4,6 volt. Örvendetes, hogy a vizsgázók között elbírálók, szakvéleményezők és szakszervezeti újítási felelősök is voltak. A tanfolyam hallgatói közül 24 egyetemi és főiskolai, 37 érettségi és technikumi, 3 általános iskolai végzettségű volt. Tizenkettő női dolgozó vett részt a tanfolyamon.

Az OTH által az 1983—84. évre szervezett középfokú iparjogvédelmi tanfolyamra öt dolgozó jár a MÁV-tól.

Gy. B.

Könyvnap az igazgatóságon

A budapesti vasútigazgatóságon minden esztendőben a visszatérő kultúrpolitikai események közé tartozik az őszi *politikai, műszaki és közgazdasági könyvnapok* megtartása. A sokak által kedvelt eseményre ez alkalommal október 25-én került sor, amely a hagyományoknak megfelelően ünnepélyes külsőségek között szavalattal, elnöki megnyitóval kezdődött. *Márton András*, a személyzeti és szociális osztály vezetője méltatta a könyvek szerepét társadalmunkban, s ezen belül a vasútnál.

A kiállítás résztvevői ez alkalommal is találkoztak meglepetéssel. Először mutatták be a Szovjet Tudomány és Kultúra Háza által kölcsönzött orosz nyelvű könyveket, folyóiratokat.

Az igazgatósági könyvnap programjában most mutattak be vasutas szerzőt *Lovas József*, a MÁV Vezérigazgatóság csoportvezetője személyében, aki a *Mezei Istvánnal* és *Zádori Zoltánnal* közösen írt *Villamosmozdony-vezetők zsebkönyve* című alkotást ismertette.

Az említett könyvből tízet sorsoltak ki a megnyitó résztvevői között.

ISKOLAI TÁRLAT

Hézső Ferenc Munkácsy-díjas festőművész 19 alkotásából nyílt kiállítás október 24-én Szegeden, a *Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola* olvasótermében. A tárlat — amelyet *Vas József* igazgató nyitott meg — szervesen illeszkedik az iskola művelődéspolitikai tanrendjébe, segíti az iskolavezetés pedagógiai célkitűzéseinek teljesítését, a tanulók művészetre való nevelését.

A megnyitót követően a kiállító művész baráti beszélgetést folytatott a diákokkal, beszélt munkásságáról, képeinek mondanivalójáról. A kiállított képeket a tanulók, a szülők és az érdeklődők november 4-ig tekinthették meg.

Képünkön: *Virágcsokorral köszöntik a művészt a diákok.*

Kitüntetések november 7-e alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából kitüntetéseket adományozott. Eredményes munkája elismeréseként

A Szocialista Magyarországért Érdemrendet

kapta: *Farkas László*, a MÁV Kiskunhalasi Körzeti Üzemfőnökségének mozdonyvezetője, *Urbán Lajos* közlekedési minisztériumi államtitkár.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Hornyák István üzemfőn. h., Pécs KÜF; Huszák Pál darukötözőt, Rákosrendező KÜF; Juhász István fizikai csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Ondrejovics Károly főn. vez., Bp. MÁV Jegynyomda Főn.; Szücs Aladár főművez., Szombathely Jj. Ü.; Túróczi Zoltán lakatos csop. vez., Miskolc KÜF.; dr. Nyíró József főigazgató-főorvost, MÁV Tüdőgyógyintézet és Tüdőgondozó; dr. Juhász Józsefné személyzeti és szociálpolitikai igazgatót, Utasellátó V. A

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesültek: Bodor László oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Csobolya Imre mozd. vez., Záhony Üzemig.; Németh Ilona számvit. főn. vez. Szombathely Számvit. Főn.; Demeter István pályafenntart. vonalkez., Kisújszállás Pft. Főn.; Fülöp Ferenc betan. hegesztő, Északi Jj. Ü.; Kollár István hegesztő, Bp. Ferencváros KÜF; Makó Imre oszt, vez., Miskolc Vasútig.; Mézes Pál vonalgond., Kecskemét Pft. Főn.; B. Varga Ferenc vonalkez., Záhony Pft. Főn.; Závodszki István kőműves, Miskolc MÁV BBFF; Zsadony Lászlóné anyagkiadó, Dorog Szertárfőn. A

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Balla Vince vonalkez., Tapolca Pft. Főn.; Cséki István vonalvez., Püspökladány KÜF., Erdélyi László oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Ferenczi István motorvez., Zalaegerszeg KÜF; Guzrány József váltókez., Záhony Üzemig.; Hella Ferenc üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Karacs Albert műsz.-gazd. tanácsadót, MÁV Vezérig.; Kovács Sándor gazd. ig., Miskolc MÁV Építési Főn.; Langstadler Ottó csapatvez. előmunkást, Dombóvár Pft. Főn.; Molnár Olivér fegyelmi vizsgálót, Győr KÜF; Szabó V. István mozd. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Szarka Géza lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Tihanyi József tárgépíró műszerészt, Bp. Jobbparti BBFF; Vajna József asztalos csop. vez., Szeged KÜF.

A közlekedési miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozta: Balla Gyula oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Bodó József tűzikovácsnak, Miskolc Jj. Ü.; Daradics János pályamunkásnak, Miskolc MÁV Építési Főn.; Fábián Imre vonalgondozónak, Kisújszállás Pft. Főn.; Fehér Péter Pál mozd. vez., Szeged KÜF; Gyopáros János személyzeti vez., Szombathely KÜF; Kecskés Vendel szolg. főn., Hatvan KÜF; Kiss Mihály titkárság vez., Bp. Vasútig.; Kuris Lajos kocsivizsg., Rákosrendező KÜF; Nagy Istvánné pénztárfőn., Debrecen KÜF; Nagy Lajos művezetőnek, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Pap István műsz.-gazd. tanácsadónak, MÁV Vezérig.; Rapi István munkaügyi csop. vez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Sejkovszki László művez., Debrecen Jj. Ü.; Tóth Sándorné személyz. vez., Szeged-Rókus BBFF; Várady Károly csop. vez., Pécs Vasútig.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Balázs Ferencné személypénztár kez., Gyékényes Üzemfőn.; Balog István csapatvez. előmunkást, Pápa Pft. Főn.; Bartha Frigyes váltókez., Bp. Kelenföld KÜF; Daróczi László személyz. és okt. csop. vez., Püspökladány KÜF; Dene Margit ügyint. csop. vez., MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Dörnyei János menetirányítót, Pécs Vasútig.; Gombos Attila függ. szb-titkárt, Pécs BBFF szakszerv. biz.; G. Harsányi Pál forg. szolg. tevőt, Miskolc KÜF; Hortobágyi József rakt. munkást, Bp. Keleti Szertárfőn.; Horváth János vill. szerelő munkavez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Katavics Károly műszerész csop. vez. h., Szombathely MÁV TBÉF; Kánai Pál kertész építésvez., Bp. MÁV Épületfenntartó Főn.; Kulcsár István ügyint., Szombathely Vasútig.; Kulcsár László lakatos csop. vez., Pécs BBFF; Nagy József műsz. ellenőrt, Miskolc Vasútig.; Matyi József raktárnokot, Záhony Üzemig.; Molnár Vince vez. váltókez., Pécs KÜF; Ötvös Károly diszpécsert, Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn. Papp Andor vonatvez., Békéscsaba KÜF; Parádi János műsz. kocsimestert, Bp. Keleti KÜF; Pikner Vilmosné raktárnokot, Dunaújváros Üzemfőn.; Pusztai László vízszerelő lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Sághi Istvánné gazd. pol. tanácsadót, Bp. Nyugati KÜF; Simonek Gyula csop. vez., Szeged Vasút ig.; Sullay János fejlesztőmérnököt, Bp. MÁV TBKF; Szabados Sándor munkavéd. felügy., Záhony TSZB; Szarka Gyula TVG-vezetőt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Szónok József műsz. ügyint., Záhony Üzemig.; Szőllősi Endre festőt, Celldömölk KÜF; Tóth Sándor csapatvez. előmunkást, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Zombor Vince munkavez., Szentes Építési Főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Balog István sínhegesztő, Hatvan-Salgótarján Pft. Főn.; Balog Sándor művez., Pécs MÁV BBFF; Berta István ultrahangos anyagvizsg., Bp. MÁV Technológiai és anyagvizsg. Ü.; Birics Ferenc előmunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Farkas IV. József mozd. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Fellner Imre ügyint., Dunaújváros Pft. Főn.; dr. Gevicser Pálné alosztályvez., Vasutasok Szakszervezete Társadalombizt. Oszt.; V. Gyüre Sándorné forg. átmenesztő, Záhony Üzemig.; Illés János vill. mozd. vez., Nyíregyháza KÜF; Katona Gyula állomásfőn., Tapolca KÜF; dr. Kun Dezsőné megbízott oszt. vez., Bp. Máv Nyugdíj Hiv.; Lajos István rézműves, Északi Jj. Ü.; Madarasi József ügyint., Miskolc Vasútig.; Oláh István lakatos, Békéscsaba Pft. Főn.; Sárosi János tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Tóth Béla műsz. gazd. tanácsadó, MÁV Vezérig.; Varga Sándor váltókez., Kazincbarcika KÜF; Vásárhelyi Dániel állomásfőn., Kiskunhalas KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Agócs Istvánné *rakt. vez.*, Szeged-Rendező Osztószertárfőn.; Airizer Csaba műszerészt, Bp. MÁV TBKF; Aradi János személyzeti vez., Bátaszék Üzemfőn.; Ábrahám Andor munkavédelmi ügyint., Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Balázsi István műsz. ügyint., Miskolc Vasútig.; Bálint Péter villanyszerelőt, Záhony Üzemig.; Bori György művez., Bp. Nyugati KÜF; Cser Lászlóné csop. vez., Pécs Vasútig.; dr. Csermely Gizella röntgen szakorvost, Szeged MÁV TEK; Csontos László főművez., Miskolc Jj. Ü.; Dancsák Kornél anyaggazdálkodót, Miskolc MÁV Épület és Hídfenntartó Főn.; Détár László felügy. pályamestert, Békéscsaba Pft. Főn.; Farkas István távközl. csop. vez., Szombathely MÁV BBFF; Fábián Imréné rakt. kez., Szombathely MÁV Osztószertárfőn.; Fenyvesvölgyi József rakt. kez., Székesfehérvár Szertárfőn.; Gallai István dízel-mozd. vez., Hatvan KÜF; Gonda György műsz. ügyeletest, MÁV ÜGH; Gulyás Tibor géplánctvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Hadobás Gyula mozd. vez., Mátészalka KÜF; Hadrik János oszt. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Halmai Istvánné titkárnőt, MÁV Vezérig.; Heiser Ferenc hegesztőt, Kaposvár Üzemfőn.; Henzsely Ferencné irodavez., Bp. MÁV Orvosszakértői Int.; Horgos László ügyint., MÁV Vezérig.; Horváth Ernőné ügyint., Székesfehérvár KÜF; Horváth István tolatásvez., Kiskunhalas KÜF; Horváth József lakatost, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Horváth László . főépítésvez., Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn. Kenéz Sándor főépítésvez., Szeged-Rókus MÁV BBFF; Kiss Béla rakt. kez., Miskolc Osztószertárfőn.; Kiss Ferenc József felsővez. szerelő csop. vez., Szajol Vill. Vonalfőn.; Kiss Sándor tartalékost, Záhony Üzemig.; Kovács István pályamunkást, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kovács István szerszámszerkesztőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Kovács Kálmán raktárnokot, Komárom KÜF; Kozma László forg. szolg. tevőt, Szentes KÜF; Kószó István kocsimestert, Szeged KÜF; Kövi László forg. áll. főn. h., Záhony Üzemig.; Lukács János váltókez., Füzesabony KÜF; Marjai György munkavez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Markovics Györgyi ügyint., Miskolc Vasútig.; Mészáros István munkavéd. felügy., Debrecen Pft. Főn.; Mikina Ferenc rakt. kez., Dombóvár Igazg. Osztószertárfőn.; Mozsár József dízelmotor-javító csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Mózes László ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Nagy Péter ügyint. csop. vez., MÁV Vezérig.; Németh Lajos lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Pávlicz Ádám hegesztő csop. vez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Pegán Imre dízelmozdony-vez., Veszprém KÜF; Pelyhe László függ. szb-titkárt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Pocsai Gáborné rakt. vez., Püspökladány Szertárfőn.; Rácz Imre felsővez. Szerelő csop. vez., Békéscsaba MÁV Vill. Vonalfőn.; Rózsa József belsőellenőrt, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Szili Tamás autószerelőt, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Szabó Józsefné takarítónőt, Bp. MÁV Oktatási Főn.; Szarvák Ignác Sándor tolatásvez., Záhony Üzemig.; Takács István járőrvez., Tatabánya-alsó Vill. Vonalfőn.; Tóth II. István vonatvez., Kecskemét KÜF; Tófalvi István kocsivizsg., Nagykanizsa KÜF; Ührin György számvit. főn. h., Szeged Vasútig. Számvit. Főn.; Vadkerti Sándor szállítmányozási forgalomvez., Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda; Varga Gáborné gondozónőt, Rákospalota Bölcsőde; Varga József csop. vez. Bp. Vasútig; Vargyas Irén személyzeti vez., Debrecen BBFF; Veres Sándor vontatási technológust, Füzesabony KÜF; Virág János vonatvez., Kiskunhalas KÜF; Weckermann József elektrikust, Landler Jenő MÁV Vill. Fonalfőn.; Zentai Zoltán forg. szolg. tevőt, Bp. Ferencváros KÜF.

PÉTI NITROGÉNMŰVEK

Gyári pályaudvar, évi 2 millió tonna le- és feladási áruforgalommal

Megkaptuk a belépési engedélyt. *Udvardy Lászlónak*, a Péti Nitrogénművek vasútállomási üzemvezetőjének a társaságában elindulunk a gyári úton. Rövid autózás után feltűnik az üzem önálló vasútállomása. Miközben az üzemvezetővel a több emeletes irányítótoronyban levő irodájába tartunk, az egyik emeleten megpillantjuk az *Integra Dominó* biztosító berendezés vezérlőtermét is. A vasútállomás *a gyár tulajdona.*

— A gyár területén levő üzemi vasútállomásunk Várpalota irányában kapcsolódik a MÁV hálózatába — magyarázza Udvardy László. — Az 1-es, a 2-es és a 3-as számú vágányokon fogadjuk a vonatokat, az 5-ösön, a 6-oson és a 7-esen indítjuk a szerelvényeket. A 4-es vágányon körbejár a mozdony. Ez a *fogadó pályaudvar.*

Ellenkező irányban van a *rakodóvágány-csoport*. Látható itt a 377-es, régi gőzös, a *Gizike* is. Az egykori gőzmozdony a gyári vasútállomás dísze.

Az üzemvezető a rakodóról beszél:

— Az első hat vágányon a késztermékek berakása történik. A 7-esen és a 8-ason a nyersanyagot rakjuk ki.

A rakodást vagonvonszoló és egy 84 tonnás ikerbuktató könnyíti. Nagy szükség van a gépesítésre, mert két műtrágyagyár nyersanyaga érkezik ide, és ugyanennek a készterméket rakják itt vagonokba.

— Milyen a kapcsolata a gyári vasútnak a MÁV-val?

— *A lehető legjobb a veszprémi körzeti üzemfőnökséggel és a szombathelyi vasútigazgatósággal* — válaszolja. — Engem hosszú államvasúti szolgálat után csábítottak ide. A jó kapcsolatok ápolása elsősorban a munkaadóm, a Péti Nitrogénművek érdekében történik.

— Ezek szerint elégedett? Itt nincs kocsihiány?

— Ezt nem mondhatnám. Itt is van kocsihiány annak ellenére, hogy *kiemelten kezelnek bennünket*. Például most igényeltünk a 2600 tonna ecuadori és jugoszláv exportra küldendő műtrágyához vagonokat. Kaptunk 16 kocsit. Ezekbe csak 400-500 tonnát tudunk bepakolni.

— Mit lehet ilyenkor tenni? — kíváncsiskodom.

— *Mi folyamatos üzem vagyunk. Szombaton és vasárnap is rakodunk. Ez jó a MÁV-nak. Néha sajnos előfordul, hogy a felgyülemlett műtrágyát kénytelenek vagyunk közúton küldeni.*

Mint Udvardy László elmondotta, sok gondot okoz a vagonok rossz műszaki állapota. *Sokat üresen vissza kell küldeni Várpalotára.*

Pár száz méterre az üzemi vasútállomástól van a MÁV kereskedelmi állomásfőnöksége. Itt intézik a fuvarokmányokat és egyéb, a szállítással kapcsolatos feladatokat. A kereskedelmi állomásfőnök-helyettes *Cser József:*

— A kocsihiány miatt nem egyenletes a szállítás. Ha vagon van, nagyon gyorsan kell dolgozni. No, meg *akadályoz bennünket a sok rossz műszaki állapotú vagon.* Ma két szerelvény jött be. Az egyik 37 kocsiból állt, és csak 17 volt jó, a másiknál a 25 behozott vagonból csak 13-at lehetett megrakni. Hiányzik két raktárnok és egy ólmozó is.

Az itt dolgozó *Béke* szocialista brigád vezetője *Ipkovics Istvánné.*

— *Tizenketten tevékenykedünk itt, de a létszámhiány miatt még a szabadságunkat sem tudtuk kivenni — magyarázza. — Sok a munka. Gyakran veszekszünk a kocsik műszaki állapota miatt.*

Miközben a kereskedelmi részleg dolgozóival beszélgettem egy pillanatra sem állt meg a munka. A kezük állandóan járt, csak egy-egy pillanatra néztek fel.

A Péti Nitrogénművek évi le- és feladási forgalma megközelíti a 2 millió tonnát. Ez a mennyiség csaknem egyötöde a szombathelyi vasútigazgatóság 1983. évi szállítási tervének.

Sz. Jakab István

EMLÉKTÁBLA-AVATÁS ÉS MOZDONYPARÁDÉ

A város nem felejt...

125 éves a Szajol-Csaba-Arad vasútvonal

A Tiszavidéki Vasút Társaság elnöke, gróf Andrássy György bölcs előrelátásával, szervezőkészségével próbálta a lehető legrövidebb időn belül megvalósítani *Széchenyi István* közlekedési politikáját. Ebben a tervben a vasút elkerülte volna Csabát. Az itt lakók azonban hamar felismerték a vasút előnyeit, és tárgyalások, valamint jelentős anyagi áldozatok felajánlása árán (vállalták a terület kisajátítását, alapzati földmunkák elvégzését, hidak felállítását és az állomás építéséhez 500 ezer darab téglát ajánlottak fel) elérték a terv megváltoztatását, azt, hogy a Szolnok-Arad közötti vasútvonal Csabán keresztül haladjon.

A nagyszabású építkezés befejezése után 1858. október 25-én reggel 5 órakor elindult Pestről a személyvonat, amely Szolnokról 10 óra 35 perckor indult tovább, és Aradra délután 4 óra 43-kor érkezett. *E naptól kezdve üzemel tehát a Szajol—Csaba—Arad vasútvonal.*

A jeles évfordulóról a csabai vasutasok és a város lakossága október 25-én Békéscsabán, a vasutas művelődési házban tartott ünnepségen emlékeztek meg. *Valkó Pál* üzemfőnök megnyitójában köszöntötte a megjelent vendégeket, a párt, állami és társadalmi szervezetek képviselőit, a szomszédos román vasutak küldöttségét, a csomópont dolgozóit. *Dr. Kerkápoly Endre*, a Budapesti Műszaki Egyetem tanszékvezető tanára tartott előadást a 125 éves vasút jelentőségéről, majd *Ioan Tirlea*, a temesvári vasútigazgatóság helyettes vezetője jubileumi ajándékot adott át *Lovász Lázár* igazgatónak. Ezt követően az ünnepség résztvevői az állomás nagycsarnokába mentek át, ahol *Sasala János*, Békéscsaba tanácselnöke emléktáblát avatott. Beszédében méltatta a vasút jelentőségét, kiemelve azt a tényt, hogy *a vasútnak köszönhette Békéscsaba ipara fellendülését, a hazai és a nemzetközi kereskedelembe való bekapcsolódását.*

Délben mozdonyparádé csábította az embereket az állomásra. Több száz gyermek és felnőtt önfeledt kíváncsisággal várta az állomás végéről a második vágányra egymás után begördülő mozdonyokat. Elöl jött a legöregebb mozdony, egy 377-es, őt követte méltóságteljesen a legszebb magyar mozdony, a 424-es, aztán sorban következtek a dízel- és villanymozdonyok. A sort a V 63-as zárta.

Összesen 12 régi és új jármű vonult fel, amely egyúttal áttekintést adott a vasút fejlődéséről is. E napon a legöregebb gépnek, a 377—269 pályaszámú gőzösnek — amely jelenleg a Sarkadi Cukorgyárban dolgozik — ismét munkája akadt: *200 gyermeket vitt öreg vasúti kocsikban jutalomkirándulásra, Mezőberényig és vissza.* S még egy érdekes látványosság akadt e napon a csabai állomáson. Az utasokat négy, századfordulóról való egyenruhába öltözött kapus *kolomppal, kürttel* irányította az induló vonatokhoz.

Az ünnepségsorozat a kora délutáni órákban folytatódott. Az oktatási központ épületében Lovász Lázár igazgató megnyitotta az *állandó vasúttörténeti kiállítást.* A bemutató anyagát — eredeti dokumentumokat, fotókat, vasúti utasításokat és több tárgyi emléket — Békés megyei vasutasok gyűjtötték és ajándékozták az üzemfőnökségnek azzal a céllal, hogy azokat állandó kiállítás keretében mindenki számára megismerhetővé tegyék. Az *állomásbejárók klubjában* szintén rendeztek programot: Lovas Gyula vasúttörténész (GySEV) vasúttörténeti filmvetítéssel egybekötött előadását hallgatták nagy élvezettel a jelenlevők.

A jubileumi program keretében a következő napokon *KISZ—veterán találkozóra* és előadásokra került sor a bejárók klubjában.

Gellért József

Férfi előd a példaképe

Az állomás főnökasszonya

Az állomásfőnököt keresem — mondom, amikor belépek a pilisvörösvári állomás irodájába.

— Tessék — mutat a kint ülő vasutas a nyitott ajtóra.

Az iroda, amelynek ajtaja tárva, semmiben sem különbözik a többi irodahelyiségtől. Hatalmas sötétbarna íróasztal, a fal mellett páncélszekrény. Az egyik kis asztalon írógép, a másikon szőttes terítő, rajta egy vázában *virág*. Talán egyedül az árulkodik a gazdáról. Friss kenyér illata terjeng, s hamarosan megpillantom a két veknit is, amit innen kell hazavinni a családnak, ha letelik a szolgálat.

Solymár is

Egy szőke, fiatal hölgy jön elém az íróasztal mögül.

— Az állomásfőnök? — nézek rá kérdőn.

— *Én vagyok* — neveti el magát meglepetésem láttán, *Nagy Zoltánné*. Amikor arra kérem, hogy mondja el, hogyan is lett állomásfőnök, rááll, csupán arra kér, hogy legyek türelemmel, mivel ő *szolgálattevő is*. Így közben intézkednie kell. S kivételesen becsukja addig az ajtót, hogy nyugodtan beszélgethessünk.

Tavasz óta látja el ezt a munkakört a 28 éves Nagy Zoltánné. Felügyelete alá tartozik nemcsak *Pilisvörösvár*, hanem *Solymár* állomás is. Nem idegenként került ide. Nevét és munkáját többen ismerték már, hiszen *ezen a vonalon dolgozott*. Igaz, a vasút területén, főleg a vezetők között még mindig kisebb arányban dolgoznak nők. A vezetőknek pedig több mint kilencven százaléka férfi. A körzetben, ahol hárman vannak állomásfőnökök, *ő a legfiatalabb.*

Nem vasutas-dinasztia tagja. A nővérétől — aki hosszú évekig dolgozott a vasútnál — hallott először a vasúti hivatás szépségéről. S a *Kordás* család negyedik gyermekéből így lett az általános iskola elvégzése után a szegedi *vasútforgalmi technikum* növendéke. 1973-ban érettségizett, majd átmenesztőként, illetve forgalmi tanulóként kezdett dolgozni Óbudán. Még abban a évben vizsgát tett, s forgalmi szolgálattevőként dolgozott tovább.

Feleség

— S hol találhat egy vasutaslány férjet? Hát a vasútnál, ahol dolgozik — mondja. — Együtt teljesítettünk vele szolgálatot, s 1974-ben volt az esküvőnk. *A férjem jelenleg a Keletiben dolgozik . . .*

Közben cseng a telefon. Két, Tiszavasvárban feladott kocsi átirányításának tanúja vagyok, majd folytatódik az „életrajz":

— Angyalföldre 1975-ben kerültem. A forgalmi szolgálat teljesítése közben *elvégeztem a MÁV-tisztképzőt*. 1977-ben, július 10-én avattak tisztté, s augusztus 2-án megszületett *Gergő*, a kisfiúnk. Sokáig nem maradtam otthon: *tízhónapos volt a pici, amikor újból felvettem a szolgálatot.*

A kis Gergő után megszületett *Boglárka* is, aki most két és fél éves. A férj szülei, illetve az édesanyjáék, meg a férje felváltva viszik és hozzák a gyerekeket. Nélkülözhetetlen, hogy valakire mindig számítsanak, akik fordulószolgálatot teljesítenek.

Az állomások (Solymár és Pilisvörösvár) *huszonegy dolgozójának ügyes, bajos dolga tartozik hozzá.* S persze a felelősség, ami a főnök vállán nyugszik. Van munka mindig bőven. A napi dolgok intézése, hivatalos ügyek, levelek, személyzeti problémák, a beosztások elkészítése stb.

Döntés előtt...

A hét vége is munkával telik. Egy 700 öles nagy kert megmunkálása családi feladat. Van abban minden: zöldség, szőlő, alma, körte. A házért is megdolgoztak, *saját erejükből vették*, s éppen most telt le a megvásárolt otthon utolsó részlete, így már végleg a sajátjuknak tekinthetik.

— *Hogy kinek a példája van előttem a munkában?* — kérdez vissza — *Elárulhatom: volt elöljáróm, Varga Károly állomásfőnöké. Ő már nyugdíjas. De tőle tanultam meg a szakma, a hivatás szeretetét. Emberségből is jó példát mutatott. Ő nevelt igazi vasutassá. Ha döntök, gyakran eszembe jut, vajon ő is ezt tenné?*

Beszélgetésünket be kell fejezni. A menetrend szerinti személyvonat közeledését jelzik. Nagy Zoltánné állomásfőnök, a forgalmi szolgálattevő felkészül fogadására . . .

Szalai Mária

Negyvenkét év a vasút szolgálatában

Szalma Mihály 1941-ben szerzett vonatfékezői vizsgát a szegedi igazgatóság valamelyik állomásán. Éppen 42 év telt el azóta. A hajdanvolt fékezőből később forgalmi szolgálattevő lett.

— *A háborús évek voltak a legnehezebbek* — emlékezik. — *Egyik állomásról a másikra helyeztek bennünket. Titelben is voltam forgalmista, ott sajátítottam el a határforgalmi ismereteket.* Onnan egy dunántúli kis állomásra kerültem, aztán behívtak katonának. A hadifogságban megtanultam oroszul, amelyet azóta is jól hasznosítok.

Szalma Mihály 1949-ben került a Szegedi Üzletvezetőség forgalmi osztályára, azóta egyfolytában 34 évig dolgozott az igazgatóságon.

— Üzemgazdász lettem — folytatja. — Szerettem ezt a munkát. Terveztük és mértük a teljesítményeket. *Akkoriban a munkaversenymozgalmon nagyon sok múlott.* Több évig a szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottságának a titkára is voltam. Később a területi bizottság termelési felelőseként szerveztem a versenymozgalmat.

Az idei vasutasnapon *Pullai Árpád* közlekedési miniszter adta át részére a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

Szalma Mihály főfelügyelő nyugdíjba vonult. Ezentúl több ideje lesz majd hobbijainak gyakorlására. A halételek készítését, szegedi módra mesterszakácsi szinten „míveli". Másik időtöltése a vasútmodellezés. Terepasztalán önműködő térközrendszerek szabályozzák a vonatok közlekedését.

Sz. B.

SZÁRSZÓI PILLANATKÉP

JELENLÉTESEK

Visszavonhatatlanul tovatűnt a nyár. A Balaton-part is csendes, néptelen. A Balatonszárszó állomással szemközti üzletsoron már csak a büfé tart nyitva, de ott is legfeljebb néhány helybéli támasztja a pultot. Hideg szél söpör végig a peronon, a fonyódi személyre várakozók begombolják kabátjukat, feljebb húzzák a cipzárat.

Balatonszárszó vasutasnyelven *forgalmi kitérő*, az egyvágányú pálya átbocsátóképességét hivatott növelni. Az ellentétes irányba közlekedő vonatok itt kereszthetik egymást.

Teherforgalma azaz le- és feladási kocsi nincs.

— Hét évvel ezelőtt, amikor idekerültem szolgálattevőnek, még vonatmenesztési kötelezettségeink is voltak — mondja *Veres Klára* forgalmista. — Azóta Szántód-Kőröshegy és Balatonboglár között bevezették a *központi irányítást.* A váltókat, jelzőket Szemesről kezelik. Mi úgynevezett *jelenlétesek* vagyunk, vagyis üzemzavar esetén átvesszük a biztosítóberendezés működtetését. Emellett szezonon kívül a személypénztárosi teendőket is ellátjuk.

— Ami az utasforgalmat illeti — folytatja Veres Klára —, az elmúlt évekhez viszonyítva csökkent a már megszokott tumultus. Ennek egyik oka nyilvánvalóan a díjszabás emelése volt, bár *a pénztárbevételek így is többet mutatnak, mint a korábbi időszakokban.* Júliusban például ötszázharmincezer forint értékű jegyet adtunk el. Én azt hiszem, idén *a vasút mindent megtett a Balaton-parti jó közlekedésért.* Soha nem tapasztalt sűrűségben közlekedtek a vonatok, nem egy félig üresen. Kihasználatlan gyorsot minősítettek át személlyé, tehát *a MÁV minden szempontból meg próbált alkalmazkodni az igényekhez.* Említést érdemel még az exp-resszáru-forgalom. A helyi cukrászüzem a legnagyobb földadó.

(gerecsei)

ANKÉT TISZALÚCON

Megkérdezték gondjaikról a bejáró vasutasokat

A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága október 14-én *ankétot* tartott a *tiszalúci* művelődési házban, amelynek témája a bejáró vasutasok helyzetének vizsgálata volt. A Miskolchoz húsz kilométerre levő nagyközségből száz dolgozó jár be a miskolci körzeti üzemfőnökségre.

Az ankéton megjelent *Szűcs Ferencné*, a Szakszervezetek Borsod-Abaúj-Zemplén megyei titkára, továbbá a miskolci területi szakszervezeti bizottság több munkatársa és a KÜF vezetői.

Vincze Károlynak, a KÜF szakszervezeti bizottsága titkárának vitaindítója után a bejáró dolgozók elmondták a közlekedéssel kapcsolatos gondjaikat, tapasztalataikat, amelyekre az üzemfőnökség vezetői válaszoltak.

Reszortosok

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói október 21-én baráti találkozóra hívták a dombóvári mozdonyműhely csoportvezetőit, reszortosait és művezetőit.

Az üzemlátogatást délután sportrendezvény követte. Kispályás labdarúgásban, teniszben, asztaliteniszben mérték össze tudásukat. Még ebben a hónapban viszonozzák a kanizsai vasutasok a dombóváriak látogatását.

BAKTALÓRÁNTHÁZA

A nyíregyháza—vásárosnaményi vonalon fekvő Baktalórántháza egykor elágazóállomásként szerepelt. Innen indultak a vonatok Nyírjákó, Gyulaháza, Anarcs, Kisvárda felé. 1974-ben a gyér forgalmú összekötővonal megszűnt, ám ez korántsem jelentett hanyatlást az állomás forgalmában. A nagyközség lakosainak jelentős része ingázó. Még a fővárosban munkát vállalók száma is tekintélyes. A képen látható, utas-váróhelyiségekkel is ellátott felvételi épület 1978-ban készült. (Gerecsei Zoltán felvétele)

VASUTASOK A DUNAI FINOMÍTÓ ÁLLOMÁSON

Lakást kaptak, letelepedtek...

Kevesebb gonddal megy a munka. ahol így törődnek a dolgozókkal

Százával gördülnek naponta a tartálykocsik a tíz vágánypáron, s az állomás környékét folyvást a robogó szerelvények zaja veri fel. A pályaudvar egyik oldalán az üres kocsik hosszú sora a szomszédos Dunai Kőolajipari Vállalathoz fut be, a másik oldalon a kőolajfinomító termékeivel megrakott szerelvények érkeznek az állomásra, hogy aztán az itt dolgozó vasutasgárda — irányvonattá összeállítva — továbbítsa a gázolajok, benzinek, s különböző petrolkémiai termékek tonnáit szállító tartálykocsikat.

Záhony után a második

A százhalombattai DKV fuvarozási igényeit ellátó *Dunai Finomító állomást* — Záhony után — a legnagyobb úgynevezett feladó pályaudvarnak tartják, s ezt a számadatok is ékesen bizonyítják, hiszen eléri, olykor meg is haladja a 2 millió tonnát az az árumennyiség, amelyet az itteni kollektíva továbbít.

A vágányhálózat kiépítését a már említett üzemóriás tette szükségessé a hetvenes évek elején. Az elmúlt évtizedben sokáig 3 és félmillió tonnányi kőolajipari termék fuvarozását bonyolította le évenként, időközben azonban a DKV egy olcsóbb szállítási formát választva létrehozta a *terméktávvezeték rendszerét,* amelynek segítségével az értékesebb fehéráruk jelentős tételeit már a MÁV kikapcsolásával továbbítja az ország különböző pontjaira. Ez azonban nem jelenti azt, mintha a Finomító állomás munka nélkül maradt volna...

— *Ellenkezőleg* — jegyzi meg *Csuti Géza* állomásfőnök —, *a mérséklődött mennyiség lehetővé tette a gyorsabb és gazdaságosabb szállítást. Következésképpen a kocsiforduló idő is lényegesen kedvezőbb, mint korábban volt. Az az igazság, hogy például az elmúlt 10 hónapban is majdnem 1 millió 900 ezer tonna árut szállítottunk, s ezeknek 87 százalékát irányvonatokkal, ami köztudottan a leggazdaságosabb megoldás.*

S tegyük hozzá ezt a feladatot az itt dolgozó százegynéhány vasutas — forgalmisták, raktárnokok, kocsirendezők, féklakatosok, gépkísérők — jelentős túlórázást vállalva oldják meg. S ami talán még fontosabb: az utóbbi években mind magasabb színvonalon, s *minőségi kifogás nélkül.* Ehhez azonban jelentősen hozzájárult az állomás gárdájának stabilizálódása is. Korábban — jó néhány esztendővel ezelőtt — meglehetősen számottevő volt a fluktuáció, a dolgozók jelentős része bejáró volt, s akadt szép számmal munkafegyelmi probléma is. Időközben azonban kedvező változásokkal dicsekedhetett az állomás: *lényegesen javultak a munkakörülmények, új szociális létesítmények épültek, megoldották helyben az étkezést napi 9 forintért,* és — ami talán a legfontosabb — *a közeli Százhalombattán húsz összkomfortos lakáshoz jutottak az itt szolgálatot teljesítő vasutasok.* Azóta nagyrészt helybenlakókból vagy Pusztaszabolcson élőkből állt össze a gárda.

Közéjük tartozik például *Tóth Dezső* is, aki voltaképpen a vasúthoz „csábult" néhány esztendővel ezelőtt.

— Hat éve, hogy felszabadultam, géplakatos és gépszerelő szakmámmal azonban nem tudtam olyan munkahelyet találni, ahol az anyagi elismerés is megfelelő lett volna — mondja.

— És itt?

— Sok barátom, haverom dolgozott a vasútnál, ők tanácsolták jöjjek ide, és nem bánom meg. Úgy is lett: elvégeztem a féklakatos-, majd a kocsivizsgáló tanfolyamot. Mit mondjak? *Megtalálom a számításomat, körülbelül ötezer, amit tisztán kézhez kapok...*

— És a munka?

— Sokat kell talpalni, nem is tudom, naponta hány kilométert gyalogolunk, mire végigvizsgáljuk a kocsikat, de ezzel együtt szeretem a munkámat. *A feleségem is itt dolgozik, és itt lakunk Százhalombattán.*

Nemigen tér el sem pályájának kezdete, sem véleménye *Nagy Ferencnek,* aki mezőgazdasági gépszerelőként indult, ám időközben a vasút bűvkörébe került.

— Kevés volt a pénz, s olyan körülmények voltak a tsz-nél, ahol még hatvankilencben elhelyezkedtem, hogy változtatnom kellett a pályámon — meséli. — Ide szerződtem, s azóta, egy egészen kicsi megszakítást leszámítva, egyfolytában itt is vagyok. S leszek is, ahogyan látom. Nagyrészt megoldódtak azóta gondjaim, hároméves ráckeresztúri albérlet után *Százhalombattán kaptunk kétszobás lakást.* Feleségem ugyanitt számfejtő, ő is jól keres, pedig négyes túrban van.

Az állomáson tehát, ahol havonta 4-5 ezer tartálykocsit rendeznek, tolatnak és állítanak össze irányvonattá, az utóbbi időben sok jobbító változás történt.

Önkéntes kocsirendezők

— *Elkészült a térvilágítás* — tájékoztat Csuti Géza —, *ami főként az éjszakai munkát könnyítette meg.* Ugyancsak a gyorsabb s könnyebb munka érdekében a kocsirendezők most már *URH-adóvevő készüléket használhatnak,* ami szintén nagy segítség. Rendelkezünk immár egy korszerű, *Dominó 55* típusú forgalomirányító berendezéssel is, aminek előnyeit azt hiszem, fölösleges részletezni. Kedvező változást hozott az első *gazdasági munkaközösség* létrejötte is. *A legfrekventáltabb munkakörre: a kocsirendezésre vállalkozott 15 dolgozónk, elsősorban a műszaki kocsiszolgálattól, valamint a forgalmi szolgálattevőktől, s ez lehetővé tette, hogy a korábban itt tevékenykedő gépkísérőket más területre helyezhessük át.*

— Ezzel létszámgondjuk is mérséklődött?

— Részben. Változatlanul szükség lenne azonban még legalább 10 képzett *raktárosra.* Jelenleg munkaszervezéssel próbáljuk a hiányt pótolni. Sajnos, ennek egyetlen hátránya, hogy *szakembereinknek növekszik a túlórája,* s ezzel arányosan csökken a szabad ideje.

— Ami ugyan bizonyos mértékig jó, legalábbis ami a jövedelmet illeti — fűzi hozzá *Sullay István,* az állomásfőnök helyettese — egy bizonyos óraszám után azonban ez kedvezőtlenné válhat.

— Hogyhogy?

— *A progresszív jövedelemadó meglehetősen sokat visz el.* Papíron ugyan esetenként 10 ezer forint körüli összeg szerepel, valójában lényegesen kevesebbet kap kézhez a dolgozó, s megesik, hogy egy 24 órás többletmunka bére mindössze 200 forintra rúg.

Értik a módját

Szerelvények jönnek, szerelvények mennek, szinte megállás nélkül. A szomszédos DKV, ahol több milliárdos beruházásból újabb üzemcsoportok épülnek, Finomító állomás segítségével juttatja el az ország legkülönbözőbb pontjaira, de még külföldre is, értékes rakományait. S tegyük hozzá, *veszélyes rakományait,* hiszen az áru szinte kivétel nélkül tűz- és robbanásveszélyes, s nagyrészt mérgező anyagokból áll. Nyugodtan nevezhetjük tehát veszélyes üzemnek a pályaudvart, még ha e címen semmiféle pótlék nem is jár a dolgozóknak.

Tény azonban, hogy ők értenek legjobban a speciális tartálykocsikhoz, olyannyira, hogy nem egyszer kérik idegen pályaudvarokról a százhalombattai szakemberek odarendelését: meghibásodott, le kell fejteni a szállítmányt. Sehol nem mernek hozzányúlni a „ki tudja mit tartalmazó" kocsikhoz, érthető hát, hogy műszaki paramétereket és az áru tulajdonságait ismerő itteni vasutasok közreműködését el is várják.

Amikor az állomásfőnök irodájában jártam, feltűnt a falon bekeretezve függő sok *oklevél és elismerés,* melyeken az *Élenjáró Szolgálati Hely* kifejezés gyakorta szerepel. Megszámoltam: majd egy tucat dokumentum bizonyítja, miféle feladatot és munkát látnak el, és nem akárhogyan az itt szolgálatot teljesítő vasutasok.

Tamási István

Hatvani véradók

Október 12-én rendezték a hatvani vasútállomás oktatótermében a többszörös önkéntes véradók találkozóját, amelyen a Vöröskereszt helyi vezetőin kívül részt vettek az üzemfőnökség társadalmi szervezeteinek képviselői is.

Dr. Ádám Antal üzemorvos köszöntötte a megjelenteket, majd *dr. Köles József* ellenőrző főorvos méltatta a véradás jelentőségét, a véradók szerepét. Ezután *Juhász Gábor,* a városi vöröskeresztes szervezet titkára is megköszönte az önkéntes véradók áldozatkészségét, majd 46 többszörös véradónak kitüntetéseket, elismeréseket adott át. A kitüntetettek között volt többek között *Balázs András* lakatos, a hatvan—salgótarjáni pft.-főnökség dolgozója, aki már negyvenszer adott vért.

Politikai előadások

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség üzemi művelődési bizottsága már több éve sikeres politikai ankétokat szervez a vasutasok részére. Jó kapcsolatot alakítottak ki a környező üzemek művelődési bizottságaival is. Ez teszi lehetővé, hogy a meghívott előadók egy napon két helyen is tarthatnak előadást. Legutóbb Avar János és Kondor Katalin újságírók tartottak politikai előadást a vasutasoknak, valamint a Vízművek és a Kőolaj- és Földgázkutató Vállalat dolgozói részére.

Tanulnak

A MÁV záhonyi üzemigazgatóság területén 1979 és 1983 között csaknem hatszázzal csökkent az általános iskolát el nem végzettek száma, amely azonban még így is számottevő. Már az elmúlt évek során sokat tett a művelődési tanács az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők taníttatásáért, a MÁV pedig tanszerekkel segítette taníttatásukat. Ez évben Mándokon és Záhonyban is tanfolyamokat szerveznek. Kedvezőbb körülmények között készítik fel azokat, akiknek még nincs bizonyítványa az alapműveltséget bizonyító általános iskoláról.

Pest megye testvérei és legjobb ismerőik

Vetélkedő a dunakeszi járműjavítóban

A szűken vett pátriánkon — városunkon, megyénken — kívül, vajon mennyire ismerjük az idegen országok népeinek történelmét, kultúráját, az ott élő emberek életét? Ezekre a kérdésekre keresi a választ az a megyei vetélkedősorozat, melyet „Testvérmegyéink" címmel a Szakszervezetek megyei Tanácsa, a TIT megyei szervezete és a Pest megyei Hírlap indított.

A MÁV Dunakeszi Járműjavítóban október 31-én rendezték az üzemi vetélkedőt, melyen a 37 háromfős csapat tagjai az NDK-beli *Suhl,* a bolgár *Szófia* és a Szovjetunióbeli *Omszk* megyéből „vizsgáztak". A nagy szakértelemmel összeállított kérdésekre a csapatok többsége jó felkészültséget bizonyító választ adott. *Újra felelevenedtek a személyes utazások élményei és az iskolai tanulmányok,* a három nemzet történelmének kiemelkedő eseményeihez egyéniségeihez, az említett országok politikai, társadalmi berendezkedéséhez, földrajzi elhelyezkedésükhöz fűződő ismeretek.

A színvonalas vetélkedőt az *üzemgazdasági osztály* csapata — a *Becseiné, Csobai, Gyetvánné* „trió" — nyerte, a Szárnyaskerék II., a Dobó Katalin, a Petőfi Sándor és a Bláthy Ottó szocialista brigádok csapatai előtt.

Az első öt csapat tagjai pénz- és könyvjutalomban részesültek, valamint jogot nyertek arra, hogy ők képviseljék a járműjavító színeit a november 9-i városi vetélkedőn.

Képünkön: *a győztes csapat tagjai* (Fotó: Lőrinczné)

A bemondónő

Megállok a szolnoki vasútállomás peronjának szögletében. Nézem a hömpölygő emberáradatot és hallgatom a hangosbemondó közleményeit. A bemondó lassan, tisztán, közérthetően, jól hangsúlyozva beszél. Kíváncsivá tesz, vajon ki ül a mikrofon mögött? *Nagy Jánosné* bemondót a forgalomirányító toronyban találom meg. Tágra nyílt tekintettel, kíváncsian figyeli kérdéseimet.

— *Hogyan lett bemondó?*

Nosztalgikus mosoly fut végig arcán, majd így kezdi:

— Vonatfelvevőként kerültem ide 12 évvel ezelőtt. Két napig dolgoztam abban a munkakörben. Harmadik napon mikrofonhoz kellett ülnöm, valami közleményt bemondani. Úgy látszik jól sikerült a próba, mert azóta itt dolgozom. Nagyon szeretem a munkámat és az utasokat egyaránt.

Nagy Jánosné, a munkatársak Erzsikéje, röviden így sommázza mondandóját:

Aki emberekkel foglalkozik, annak szeretni kell hivatását. Én, nem elsősorban a pénzért csinálom, mert elmehettem volna más munkahelyre, esetleg valamivel több fizetésért, de nem biztos, hogy ott is ilyen jól érezném magam.

Nagy Jánosné vasutas családból származik, még a nagyapja is vasutas volt. Itt dolgozott a vasútállomáson. A férje is 20 esztendeje kocsirendezőként dolgozik, a kislánya pedig 16 éves korában került a távirdába.

— *Reggelente öt órakor kell felkelnem, hogy időben beérkezzek a szolgálati helyemre.* Újszászon lakom, kertes családi házban. Tagja vagyok a Landler Jenő szocialista brigádnak. 1975-ben május 1-e tiszteletére kiváló dolgozó kitüntetésben részesültem. Öt éve a szakszervezeti bizalmi teendőket is ellátom.

— Szolnok vasútállomás bemondójának nyári főidényben naponta 190 vonat érkezéséről és indulásáról kell tájékoztatást adni — mondja —. Az utazóközönség igényli, hogy kellő időben, pontosan kapjon tájékoztatást. A vonatok közlekedésével kapcsolatos információkon kívül, még utasvédelmi, környezetvédelmi és egyéb közleményeket is be kell mondani. A szolnoki pályaudvaron, (földrajzi helyzeténél fogva, tekintettel a különböző irányból érkező és induló sűrű személyforgalomra, csatlakozásokra) a bemondói tevékenység rendkívüli körültekintést igényel.

A váróteremben felhangzik a szignál és Erzsike bemondja a szolgálati közleményt: *„A negyedik vágányon álló 1718-as szerelvény utolsó kocsijához kérjük a szolgálatos rendőrt!"* Majd ismét megszólal a hangszóró: „Pannónia expresszvonat érkezik a nyolcadik vágányra Szófia—Budapest—Lökösháza felől. A vonat Budapest Keleti pályaudvaron át Berlinbe közlekedik. Belföldi utazásra nem vehető igénybe."

Újvári József

DUNAKESZIN KÉSZÜLT

Guruló ágy

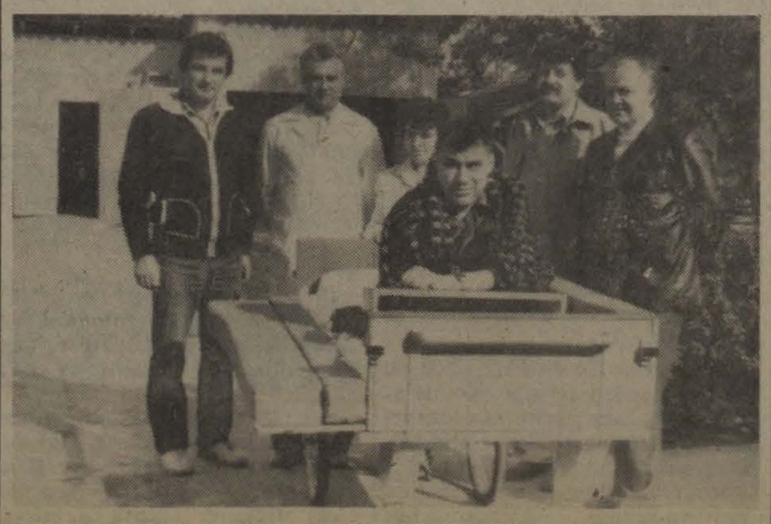
Dunakeszi és a viharsarki Szarvas között több száz kilométer a távolság. Ez azonban nem volt akadálya annak, hogy a Dunakeszi Járműjavító Üzem II-es gyárrészlegének szocialista brigádjai segítsenek egy rokkant embernek. A szarvasi Egyesített Szociális Intézetben élő, hét éve teljesen mozgásképtelen, ötvenöt esztendős *Osztás Pálnak* a vasutasok egy négykerekű, kárpitozott ágyat készítettek társadalmi munkában.

Az üzem képviselői, *Kőrösi János* reszortvezető, *Bencsics Ferenc* (a legtöbb munkát végző Ságvári Endre szocialista brigád vezetője) és *Dóka Ferenc* lakatos október 21-én kedves ünnepség keretében adták át a kocsiágyat *Pali bácsinak* és az intézet vezetőinek.

Osztás Pál 1976-ban vált teljesen mozgásképtelenné. A felesége ápolta, de az asszony meghalt, a férj egyedül maradt. Először eltartási szerződést kötött, majd két évvel ezelőtt az intézetbe került.

— *Az egyik újságban olvastam arról, hogy a dunakeszi rokkantkocsikat javítottak beteg gyerekeknek. Azonnal tollat fogtam, és reménykedve kértem a segítséget. Nagyon boldog vagyok, hogy teljesült a vágyam. Most már naponta ki tudnak vinni a szabadba, élvezhetem a napfényt, a szabad levegőt. Nemcsak az én életemet tették boldogabbá, de az ápolók mindennapi nehéz munkáját is nagymértékben könnyítették* — mondotta Osztás Pál.

V. J.



Osztás Pál az üzem képviselőivel és ápolóival

A VONTATÁSNÁL ALKALMAZZÁK

Számítógépes diagnózis

A leningrádi személypályaudvar kocsiszínjében a közelmúltban fejeződött be egy félautomatikus vizsgáló berendezés kipróbálása, amellyel a vasúti kocsik állapotát lehet ellenőrizni.

A fűtőház egyik speciálisan kiképzett helyiségében helyezték el a televíziós berendezést, a kamerákat, az érzékelőket pedig a II. vágányhoz szerelték fel — innen indulnak, illetve ide érkeznek a távolsági vonatok. A mérőkészülék nagy pontossággal szűri ki a vasúti kerekek valamennyi hibáját, a csapágyak melegedését, a kocsiszekrény ferdeségét és még több más hibát. Az észlelt hibákról azonnal jelzést küld a számítógépnek, ami össze van kötve egy képmagnóval. A felvételt végignézve gyorsan és könnyen ki lehet javítani a vagonokon észlelt hibákat.

Szórakoztató programok a művelődési házban

A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház társadalmi vezetősége a napokban megbeszélést tartott. *Juhász Imréné* igazgatónő ismertette a terveket és a programokat.

A közelmúltban elköltözött az SZMT helyi könyvtára, így létrejött a 12 ezer kötetes, önálló vasutas szakszervezeti könyvtár. Végleges birtokbavételre a most induló felújítás után kerülhet majd sor. E munkák során egyúttal új klubhelyiségek is kialakításra kerülnek, amelyek a szakma reprezentatív programjainak is otthonul szolgálnak majd.

A közelmúltban a vasutas kultúrváróteremben nyílt meg a kultúrház 30 tagú, hét éve alapított kertbarátkörének új terménybemutatója. *Itt került sor az Aranylemez-Aranytrombita című Sárosi-Zsoldos estre is.* A több mint 30 vasutas szocialista brigád klubja pedig egy indiai utibeszámoló vendége lehetett az őszi első összejövetelen. Szervez a ház szabó-varró, gyermekbalett és díszítőművészeti tanfolyamokat is. *A kanizsai vasutasok tavaly alakult üzemtörténeti klubja első kiállítására készül,* amely a múzeumi hónap keretében belül nyílik, bemutatva a tagság gyűjtőmunkájának legértékesebb szerzeményeit.

A tánccsoport a nyáron öt alkalommal adott műsort a Balaton-parton pihenő vasutasoknak, ősztől új számokkal gyarapítják repertoárjukat, környékbeli fellépésekre és a jövő év minősítésére készülve.

Nem foroghat kockán az ember becsülete

A személyzeti munka és a személyiségvédelem összefüggései

Az ember személyiségi jogainak kérdése a társadalomban és a jogi gyakorlatban is egyre gyakrabban kerül szóba. A szocializmus építésében tartósan konszolidált viszonyok létrejötte, a szocialista demokratizmus megvalósításának folyamata a társadalmi életben is mind több változást indított el, aminek egyik következménye, hogy *megnőtt a munkavállalóként fellépő állampolgár társadalmi- és önértéke.* Ugyanakkor a gazdaság intenzív fejlődésével párhuzamosan a termelésben is egyre nagyobb jelentőséget kap az emberi tényező, s további fejlődésünk feltételeinek egyik meghatározó összetevőjévé vált a dolgozó ember tevékenységének és személyiségének *helyes megítélése.* Ezek a tényezők minden bizonnyal szerepet játszanak abban, hogy *megnőtt a dolgozók igényessége a vállalat róluk alkotott véleményével szemben,* és adott esetben ez jogi kérdésként is felmerül.

TÖRVÉNYEINK SZELLEMÉBEN

A párt- és állami határozatok kiemelten foglalkoznak a kádermunka kérdéseivel, és az állami élet minden területén, — a vezetési és irányítási munka fejlesztésével párhuzamosan — *feladatként határozzák meg a személyzeti munka további javítását.*

Az állami személyzeti munkáról szóló 1019 1974. sz. MT.-határozat a minősítésre kötelezett dolgozók munkajogi helyzetét érintő döntési szférába tartozó személyzeti feladatok — kinevezés, leváltás, felmondás, hosszabb külföldi kiküldetés stb. — végzését, továbbá a képzéssel és továbbképzéssel kapcsolatos kérdések, valamint *a minősítés káderpolitikai elveit* rögzíti.

A személyzeti munka és a vállalat munkaügyi tevékenysége — bár szervezetileg helyenként elkülönül, de — a feladatok végrehajtását tekintve számos területen, elég gyakran összefonódik. Így például a felvételnél — annak ellenére, hogy itt elsősorban munkaerő-gazdálkodási funkcióról van szó — a személyzeti munka jelentősége is nagy. A dolgozókkal való beszélgetés, a munkáról, a kollektíváról adott tájékoztatás, a dolgozókról nyert benyomás, illetve véleményalkotás, a korábbi szakmai és politikai pályafutás értékelése egyértelműen személyzeti tevékenység.

A személyzeti munkával összekapcsolódnak a vállalati munkaügyi intézkedések is. A személyzeti munka tehát — jellegénél fogva — *a vállalat valamennyi dolgozójára kiterjed.* A személyzeti vezetőnek a munkaügyi szabályok mellett kell alkalmaznia a káderpolitikai elveket, s mindezt egyeztetnie a vállalati vezetés igényeivel.

A személyzeti munka területéről — jelentőségénél fogva — nagyon fontos mindaz a közlés, vélemény, információ, amely a dolgozóra vonatkozik, továbbá a munkaviszonnyal kapcsolatos tájékoztatás — a minősítés, a jellemzés —, mert itt fordulhat elő *a személyhez fűződő jogok sérelme,* amely jogi következményeket vonhat maga után.

NEM MUNKAÜGYI VITA TÁRGYA

A dolgozó minősítése munkáltatói jog, illetve kötelezettség. A minősítés során *az emberek megítélésének alapja: végzett munkájuk és magatartásuk.* Abban csak kellően megalapozott ténymegállapítások és értékítéletek szerepelhetnek, melyeket *megfelelően indokolni kell.* A munkaviszony megszűnése után a volt munkáltató többé nem gyakorol munkáltatói jogot, mivel nincs olyan jogszabályi rendelkezés, amely lehetővé tenné, vagy feljogosítaná a volt munkáltatót arra, hogy *a munkaviszony megszűnése után* készítsen minősítést. *Az utólag készített kiegészítő minősítés nem is tartozhat a dolgozó személyi anyagához.* A személyzeti nyilvántartásban csak olyan minősítés helyezhető el, amelyet a dolgozóval ismertettek, s ezt a dolgozó a minősítésén aláírásával igazolta. (Aláírás megtagadását, vagy ellenvélemény elfogadását, illetve elutasítását külön kell rögzíteni.)

A minősítéssel kapcsolatos jogi kérdések két oldalról közelíthetők meg. Egyfelől a minősítéssel kapcsolatban a személyzeti munkáról szóló *kormányhatározat,* amely bizonyos eljárási szabályokat állapít meg, és azok a szerv belső igazgatási rendjében kötelezőek, másfelől pedig a Polgári Törvénykönyvnek a *bírósági joggyakorlat* által elemzett előírásai oldaláról, melyek részben meghatározzák azt a tartalmi kört, amelyen belül a negatív megállapítások jogszerűen leírhatók. Az utóbbiak a munkavállaló személyi jogaival kapcsolatosak.

A minősítés és a dolgozóról adott vállalati vélemény, információ — ha jogvitaként felmerül — *nem munkaügyi vita tárgya, hanem polgári peres útra tartozik, és erre a perre a Polgári Törvénykönyvnek a személyiségi jogi szabályait kell alkalmazni.*

A Legfelsőbb Bíróság egy elbírált jogeset kapcsán fogalmazta meg és tette közzé az alábbi elvi tételt:

„Az ember munkájának, a munkájával kapcsolatos emberi magatartásnak az értékelése a személyhez fűződő jogokat érintheti, alkalmas lehet a jó hírnév sértésére és az embert munkavállalásában, tehát személyiségi értékeinek kifejtésében, személyiségének az érvényesítésében akadályozhatja. Ezért az ember munkájára, munkájával kapcsolatos magatartására vonatkozó jogszabálysértő minősítés nem csupán a munkajogi szabályokat sérti, hanem a polgári jog által védett, a személyhez fűződő jogok sérelmét is jelenti, polgári jogi személyiségvédelmi eszközök alkalmazására ad lehetőséget."

E döntés lényege, hogy a Legfelsőbb Bíróság *a minősítést megtámadhatóvá teszi,* feltéve, hogy az jogszabálysértő. A jogszabálysértő jelleg itt nem a minősítés alaki szabálytalanságára vonatkozik, hanem a személyi jog jogellenességére. Ez utóbbi körben két eset merülhet fel: *a becsület, illetve a jó hírnév sérelme.*

AZ SE MINDEGY, HOGYAN FOGALMAZZÁK

A becsület és a hírnév között szoros összefüggés van. A becsület az a kedvező értékelés, amelyet valaki önmagáról alkot, míg a jó hírnév az a kedvező értékelés, amelyet valakiről mások alkotnak. A személyiségi jog szempontjából jelentősége nem ezeknek az értékeléseknek önmagukban van, hanem abban az összefüggésben, hogy *a kedvező értékelés objektív tényeken alapul és megfelel a szocialista társadalom erkölcsi normáinak.* Ebből következik, hogy a becsület és a jó hírnév polgárjogi védelmét sikerrel csak az kérheti, aki *személyisége kedvező értékelését valós tényeknek megfelelően és a szocialista erkölcs elveivel összhangban igényli.* A minősítés — és a minősítő — feladata, hogy ezekre a követelményekre messzemenően figyelemmel legyen. A helytálló kritika természetesen sohasem lehet becsületsértő. *Becsületsértő a kritika megfogalmazásmódja lehet.*

Problematikusabb a jó hírnév sérelme. A helytálló kritika, a negatív értékítéletet tartalmazó tény — vagy értékelés közlése is — sérti a jó hírnevet, ha azt illetéktelennel közlik. *A helytálló kritika ismerete ugyanis nem terjed túl az illetékesek körén.* Jogvita során a perben a bizonyítás azt terheli, aki más jó hírnevének sértésére alkalmas tényállást közöl, véleményt ad, minősítését készít. *Nem a dolgozó feladata tehát, hogy tisztázza önmagát, hanem a vállalaté, hogy kimutassa: annak ellenére, hogy a vélemény negatív, az megfelel a tényeknek és használata indokolt volt.*

Ha a dolgozó által támasztott személyiségi jogi igényeknek az ítélet helyt ad és megállapítja a minősítés, információ jogellenességét, elrendeli a joggal sérelmezett kitételek *törlését.* Abban az esetben, ha a dolgozónak kára származott — pl. nem tudott elhelyezkedni — *kártérítési kötelezettséget is előír.*

HA A DOLGOZÓ IS ALÁÍRTA...?

A személyiségi jog védelmében a minősített dolgozó a minősítést követően *évek múlva is fordulhat a bírósághoz* abban az esetben, ha reá nézve sérelmes a minősítésben foglalt megállapítás, annak ellenére, hogy a minősítéskor nem tett észrevételt az abban foglaltakra.

A minősített aláírása nem jelenti azt, hogy amennyiben a minősítésben foglaltak miatt a későbbiekben sérelem éri — nem fordulhat jogainak védelme érdekében a bírósághoz. Más jogszabályi rendelkezés hiányában, az általános polgári jog szabályai szerint *a követelés öt év alatt évül el.* Az elévülés, a Polgári Törvénykönyv szerint akkor kezdődik, amikor a követelés esedékessé vált, illetőleg a jogsértés bekövetkezett. Ha valakinek a személyhez fűződő jogait megsértették, a minősített a jogsérelem bekövetkeztétől számított öt éven belül kérhet jogorvoslatot.

A munkáltató intézkedéseivel összefüggésben az illetékes pártszervek testületeinek döntési és véleményezési jogával szemben a személyiségvédelem jogi eszközeit nem lehet igénybe venni, tehát nem lehet bírósághoz fordulni. Minden ilyen esetben *a döntésért a munkáltató a felelős,* miután a testületi döntést vagy állásfoglalást követően kerül sor az állami, illetve gazdasági vezető döntésére. Lényegében itt két döntésről van szó, amelyek akkor léphetnek életbe, ha a döntések egybeesnek.

INFORMÁCIÓ — MINŐSÍTÉS NÉLKÜL

A minősítésre nem kötelezett dolgozókra vonatkozó információ és munkahelyi vélemény ugyanolyan kritériumok szerint készül, mint a minősített munkakörben dolgozókról adottak. Alapelv, hogy tényszerű, *csak kellően megalapozott, tárgyilagos értékítélet szerepelhet az információban.*

Többféle nézet és gyakorlat alakult ki abban a kérdésben, hogy köteles-e adni a személyzeti osztály információt vagy munkahelyi véleményt a minősítésre nem kötelezett dolgozókról.

A büntető eljárásról szóló 1973. évi törvénynek az 1979. évi 4., és 11. sz. törvényerejű rendelettel módosított 118. §-a előírja, hogy *az állami szervek, társadalmi szervezetek, szövetkezetek a büntető ügyekben eljáró hatóságok megkereséseit soronkívül, de legkésőbb 15 napon belül teljesíteni kötelesek.*

Ha minősítésre nem kötelezett munkakörben dolgozó személyről kérnek információt, akkor a jogszabályok a következő megoldásokra nyújtanak lehetőséget:

Csakis tényadatokat tartalmazó információ közlésére van lehetőség. Ilyenek a személyi adatokra, az iskolai végzettségre, a keresetre és egyéb jövedelemre, továbbá a munkaviszony kezdetére, a munkakör pontos megjelölésére és a beosztásra vonatkozó adatok. Ide lehet sorolni a folyamatban levő fegyelmi vagy büntetőeljárásra vonatkozó tényeket is. Törvényes lehetőség van tehát arra, hogy ne csak a hatályos fegyelmi büntetésekről, hanem *a fegyelmi eljárás elrendelésének tényéről is* tájékoztatást kapjon az érdeklődő szerv. Ez nem méltánytalan az érdekelttel szemben, hiszen erről is van tudomása.

A végzett munkáról és magatartásról, illetőleg ezek minősítéséről az ilyen jellegű információkban *az érintett dolgozó tudta nélkül nem lehet értékelő véleményt adni.* Ez a szabály azokra az esetekre is vonatkozik, amelyekben a dolgozó érdekeit valamely más szerv bírálja el, és ehhez kérnek munkahelyi véleményt (például lakásigénylés, nagyobb összegű OTP-hitel esetén stb.).

Előfordulhat, hogy bizonyos esetekben a dolgozó munkájáról és magatartásáról kell röviden tájékoztatni valamely érdeklődő szervet. Ha ez elkerülhetetlen, úgy a munkáltatói jogot gyakorló, illetőleg a közvetlen munkahelyi vezető közreműködésével, az érintett társadalmi szervek bevonásával rövid, tárgyilagos értékelő jellemzés készíthető. Ezt azonban *elküldés előtt az érintett személlyel ismertetni kell.* Ezeket a szabályokat kell alkalmazni a minősítésre nem kötelezettek esetében is, annál is inkább, mivel a személyzeti munka alapelveit — a nyíltság, az őszinteség és a humanizmus elvét — a minősítésre nem kötelezett személyek ügyeiben is érvényesíteni kell.

Magánszemélyeknek, gazdasági közösségeknek, társulásoknak — jogszabály híján — *személyzeti véleményt, anyagot megküldeni nem lehet.*

A téma iránti érdeklődésre tekintettel a MÁV vezérigazgatóság személyzeti és oktatási szakosztálya a közelmúltban készített egy *tájékoztatót,* amely a személyi jogra vonatkozó legfontosabb jogszabályokat, rendeleteket és a szakirodalom jegyzékét is tartalmazza.

Bakos Erzsébet

A darusok foglalkoztatásáról

Sajátos, de nem szabálytalan...

A Magyar Vasutas október 3-i (20.) számában megjelent *„Készenlét vagy munkaidő?"* című riportban szereplő véleményekre *Tongori Imre,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője az alábbiakban válaszolt:

„A baleseti daru személyzetének panaszát megvizsgáltattam, s az eredményből meggyőződtem arról, hogy *a darusoknak megállapított munkarend nem szabályellenes, a munkaidő-beosztásból eredően károsodás nem éri őket, s a többi dolgozóhoz viszonyítva bérezés szempontjából sincsenek hátrányban.*

A darus dolgozók munkarendje a Munka Törvénykönyve 37. §. (2) bekezdése, a 17/1979. XII. 1. MüM. sz. rendelet 25. §. (2) bekezdése, illetve a MÁV Kollektív Szerződés 16. §-ában foglaltak szerint van meghatározva. Forduló szolgálatot teljesítenek, tehát részükre havi munkaidőkeretet állapítottak meg. Ebből következik, hogy bérezés szempontjából nem az egy szolgálatban teljesített munkaórák a mérvadók, hanem az egy hónap alatt teljesített munkaórákat kell figyelembe venni. *„Az egyes szolgálatok időtartama a 16 órát, az alacsony leterhelésű munkakörökben pedig a 18 órát nem haladhatja meg".*

A darusok 24 48-as fordulóban dolgoznak. A 24 órából 16 óra munkaidő, 8 óra készenlét. Így érvényesül az a foglalkoztatási szabály, hogy a szolgálati idő a 16 órát nem haladhatja meg. A 24 órás „jelenléti időben" nem behatárolható a 8 órás készenlét. Azt, hogy mikor készenléteznek a dolgozók és mikor teljesítenek munkaórákat, közvetlen irányítójuk (a művezető) határozza meg, a feladatok függvényében. A darus munkakör azonban nem alacsony leterhelésű, így 18 órás (vagy hosszabb) munkaidő nem vezethető be, a dolgozók ilyen irányú kérése nem valósítható meg.

Az újságcikkben *„A főbizalmi érvei"* között szerepel a készenléttel kapcsolatos észrevétel: „A Munka Törvénykönyve szerint a forduló szolgálatban nincs készenléti idő..." A Munka Törvénykönyve 39. § (1) bekezdése a készenlét elrendelésének feltételeit, korlátait és módját a kollektív szerződések szabályozási körébe utalja, a (2) bekezdés pedig a készenlét díjazását bízza munkaügyi szabályozásra.

A Munka Törvénykönyve és a MüM. rendelet keretszabályozása alapján a MÁV kollektív szerződés 31. §-a kimondja: *„Munkahelyi készenléti szolgálat rendelhető el az üzemvitel zavartalan biztosítása céljából fizikai foglalkozású dolgozóknak és közvetlen termelésirányítóknak"* (1. pont).

A további előírások sem kötik ki, hogy mely munkarendben lehet készenlétet elrendelni, csak azt, hogy a készenlét ideje alatti hat óra munkavégzés esetén legalább 8 óra napi pihenő időt kell biztosítani. E szabály betartása a 48 órás szabad idővel mindenképpen biztosított. És még egy idézet a Munka Törvénykönyvéből: *„Rendkívüli esetben a dolgozó munkaidőn felül is köteles munkát végezni, illetőleg meghatározott ideig és helyen munkavégzésre készen állni".* [Mt. 37. §. (3) bekezdés.]

A baleseti daruk rendkívüli esetekre vannak rendszeresítve, s az itt szolgálatot teljesítők a rendkívüli esetekre tartoznak munkavégzésre készen állni. *Ezért sajátságos, de nem szabályellenes a munkaidőbeosztásuk is.*

A darus dolgozókat e sajátságos munkarendjükkel anyagi hátrány nem éri, mert havidíjas dolgozók, így a havi kötelező munkaidőre járó díjazást akkor is megkapják, ha esetleg azt nem teljesítik. A havi kötelező munkaidőn túli munkavégzésüket a túlóraelszámolás szabályai, a készenléttel töltött időt pedig 50 százalékos díjazással fizetjük ki. Ehhez járul még a munkaórák utáni 30 százalékos műszakpótlék.

A Hámán Kató Vontatási Üzemegység baleseti daru személyzetének havibéresítésére 1982. július hó 1-én került sor.

Figyelembe véve a 16/1976. (XII. 11.) MüM. sz. rendeletben előírtakat a dolgozók többsége magasabb szakmai fokozatú kategóriába került, s ez alapbérük megállapításánál is kedvező változást hozott. A darus dolgozók havibéresítésénél már nem kellett pénzösszeget vényes új bérhatárokat alkalmaztuk, vagyis a magasabb kategóriába sorolással egyidőben az új alsóhatárigényüket is kielégítettük.

A baleseti daru dolgozóinál az alsó bérhatár kielégítése már fél évvel a kötelező végrehajtás előtt megvalósult, tehát f. év február 1-én erre már nem kellettp énzöszeget fordítani. A részükre megállapított bérfejlesztési összeget differenciálásra használhatták. *A dolgozók létszámának mintegy 40%-a részesült bérrápítésben, s ez megfelel a MÁV szintű átlagnak.* Jelenleg a daruszemélyzet 86 százalékának alapbére meghaladja az alsó bérhatárt.

A soron következő bérfejlesztésnél újra vizsgáltatni fogom a darus dolgozók munkaköri bérbesorolását. Amennyiben indokolt és aránytalanságok mutatkoznak, úgy kiemelt bérfejlesztésben részesülhetnek".

JOGOS PANASZ NYOMÁN

Így kell kezelni a talált tárgyakat

A Magyar Vasutas idei 21. számában megjelent *„KN után TP"* c. glossza egy talált tárgy kezelését bírálta. A cikkből sajnos megállapítható, hogy az utas által elvesztett és a jegyvizsgáló által beszolgáltatott, úgynevezett talált tárgy kezelése *nem a szabályoknak megfelelően történt,* a legutolsó felvilágosítás pedig nemcsak helytelen, de modortalan is volt.

A vasúton talált tárgyak kezelésére kiadott C. 7. számú *kezelési utasítás* tételesen szabályozza, hogy mi a követendő eljárás. Amint a szóban forgó esetből is megállapítható, az elvesztőnek a kis értékek is nagy problémát jelentenek. A MÁV éppen ezért *körültekintően alkotta meg az erre vonatkozó előírásait,* azaz biztosította, hogy az esetleg sok kis darabból álló talált tárgy megőrizhető, illetve azonosítható legyen. Az értékpapírokat, valutát, takarékbetétkönyvet stb. a két példányban felvett jegyzőkönyvezés után páncélszekrényben kell megőrizni, *s egy hét eltelte után* ha a tulajdonos nem jelentkezik — kell a felettes vasútigazgatósághoz beküldeni.

A hazai készpénzt megtalálása esetén az állomás még a beszolgáltatás napján elküldi a felettes vasútigazgatóságnak. Ha az igazolt tulajdonos még aznap jelentkezik az állomáson, azt a vasút természetesen azonnal visszaadja. Ha a tulajdonos csak az elküldés után jelentkezik értéktárgya vagy pénze átvétele végett, *az állomásnak fel kell hívnia az utas figyelmét, hogy azt a vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztálya útján kaphatja vissza.*

A visszaadási kérelmet az érdekelt igazgatósághoz címezve *az állomáson is be lehet nyújtani.* E kérelemben ismertetni kell az elveszett értékek részletes leírását, az összeg nagyságát, a bankjegyek címleteit, az elvesztés idejét (nap, óra), körülményeit (hely, vonat, kocsiosztály stb.), és *a pontos címet, ahova a tulajdonos a visszaküldést kéri.*

Helytelen volt tehát az a felvilágosítás, hogy a MÁV a talált pénzt nem szolgáltatja vissza. A kissé körülményesnek látszó előírás éppen azt célozza, hogy a talált értékek igazolt tulajdonosaikhoz visszakerüljenek, és a visszaélés lehetősége ne fordulhasson elő.

A talált tárgyak listája hatalmas. Karóra, fényképezőgép, menyasszonyi fátyol, temetési koszorú, teli boroshordó, ékszer stb. található ezek között, mégpedig nagy mennyiségben. Jellemző, hogy *1982-ben csak a Déli pályaudvaron 2226 tétel volt!* De máshova kell elküldeni a személyi igazolványt, máshova a magyar néphadsereg tulajdonát képező ruházati, illetve felszerelési tárgyakat. A zálogcédulákat például a kiállító zálogháznak.

A MÁV területén a talált tárgyakat nagy gonddal és hozzáértéssel kezelik, így a leírt, helytelen eljárás nem ronthatja el azok munkáját, akik naponta nagy türelemmel foglalkoznak a jogosan ideges és türelmetlen tulajdonosokkal, akik elveszett értékeiket, tárgyaikat keresik. *A helytelen gyakorlatot Győrben is megszüntetjük. A panaszostól pedig ezúton is elnézést kérünk.*

11. Kereskedelmi Szakosztály:
Maizl Erik

Lassan már csak az emlékezet őrzi...

A hazai gazdasági vasutak történelmének áttekintése

Akik ma Balatonfenyvesen beszállnak a kisvasút apró kocsijaiba, talán nem is tudják, hogy a MÁV Gazdasági Vasútjainak utolsó, személyforgalomra berendezett hálózatán utazhatnak. A többit szinte nyomtalanul elmosta az idő, fölemésztették bizonyos korszerűsítési törekvések, amelyeknek helyességét vagy helytelenségét ma már kár vitatni.

A szűkebb értelemben vett gazdasági vasutak, — mint a második világháború után kialakult GV-k elődjei — eredetileg a nagybirtokok belső szállításainak, illetve a távolsági szállítások eszközeiként váltak használatossá. Bár — angliai tapasztalatok alapján — a hazai mezőgazdaságban alkalmazott „vaspálya" szükségességét *Széchelyi* már 1832-ben felvetette, *a gyakorlati megvalósításra azonban csak évtizedek múltán került sor.* A legrégebbi gazdasági vasutak közé tartozott a kapuvári Esterházy hitbizomány bérlői által létesített hálózat, amely — helyi hagyományok szerint — még az abszolutizmus korában kezdett kiépülni.

Az intenzív gazdálkodás előmozdítása érdekében az 1980-as évektől egyre-másra épültek a gazdasági vasutak. *A nagyobb uradalmakban már gőz-, sőt motorüzemű vasút is működött.* A nyolcvanas évek végén bekövetkezett gazdasági konjunktúra hatására külföldi és hazai tőkével több cukorgyárat alapítottak, mint például Mezőhegyesen, Selypen, vagy Hatvanban. Ezek közé keskeny nyomközű, répabegyűjtő vonalakat fektettek le. A cukorgyári kisvasutak azután szerves részeivé váltak a hazai gazdasági vasutaknak. E vasutakat a nagybirtokosok, cukorgyárak — éppen a *Széchenyi* által elgondolt olcsóság miatt — szükségképpen alkalmazták. Burkolt utak építése a belső szállítások lebonyolítására ugyanis nem volt kifizetődő. A szekér- és autófuvarozás önköltsége lényegesen magasabbra rúgott volna, mint a kisvasúté.

A nagybirtokrendszerben alakult ki a gazdasági vasutaknak az a sajátossága, hogy egy állandó, stabil vonal, vonalhálózat alkotta a gerincet, ehhez csatlakoztatták a változó körülményeknek megfelelő ideiglenes, úgynevezett repülővágányokat, amelyek a puszta földre fektetve kinyúltak a termény fölszedési helyéig. A betakarítás végeztével ezeket elbontották, így nem akadályozták a nagyüzemi művelést.

A gazdasági vasutak építését kezdetben a tervszerűség teljes hiánya jellemezte. A vonalakat úgyszólván ötletszerűen telepítették, ami abban is megnyilvánult, hogy egy-egy birtokon belül is gyakran változott a sínszálak közötti távolság. A felépítményezést, a pályák, a járművek fenntartását szakszerűtlenül, kezdetleges módon végezték.

Csak a lovak kapták meg az általuk igényelt „karbantartást". Érthető, hiszen hajtóik személyi, anyagi felelősséggel tartoztak értük. A vonalakról hiányoztak a vasúti üzemhez egyébként nélkülözhetetlen műtárgyak, biztosítóberendezések. Ez az egyszerűség a GV-knek mindig fő jellemzője volt. A két világháború közötti időszakban Magyarország nagy vasútépítkezései lelassultak, de a gazdasági vasutak tucatszámra létesültek. A negyvenes évekig folyamatosan épültek a későbbi GV-k alaphálózatai: *a sarkadi, a szegvári, a dombóvári, az ercsi stb.*

A második világháborúban a kisvasutak nagy része megsemmisült, a járműpark roncscsá lett. Nem volt azonban kisebb az a kártétel sem, amit 45 után maga a helyi lakosság okozott. Az átmenetileg gazdátlanná vált pályatesteket elbontották, anyagát saját célra hasznosították, de egy korabeli jegyzőkönyv szerint olyan is előfordult, hogy az ellopott sínéket ócskavasként értékesítették.

Ilyen körülmények között indult 1947-ben a gazdasági vasutak 3 éves terve, amely azzal az elgondolással készült, hogy a kb. 2500 km-re becsült teljes hálózat felújítására kerül. Irányító szervként a közlekedési és a földművelésügyi tárca által közösen létrehozott Gazdasági Vasutak Igazgatóság 1947. augusztus 1-én kezdte meg működését. A tervek értelmében elsősorban a volt nagybirtokok kisvasútjait kellett volna a bekövetkezett struktúraváltozások figyelembevételével helyreállítani. Az alapgondolat azonban a kivitelezés során módosult. Ebben közrejátszott az, hogy a pénzügyi tervek még aranypengőben készültek. *A forintra való átszámítás a költségkeret felére csökkenését jelentette.* A megvalósításra hatással volt az időlegesen kialakult mezőgazdasági kisüzemi forma, továbbá a traktorok és teherautók tömeges megjelenése, ami a 10 km-nél rövidebb vonalak létjogosultságát megkérdőjelezte. Ezek rekonstrukcióját az átmeneti időszakra nem volt indokolt elvégezni, többségüknél ugyanis nem helyreállításra, hanem teljes újjáépítésre lett volna szükség, ezt pedig a szűkre szabott hitelkeretek nem tették lehetővé.

A nehézségek ellenére másodszor is életre keltek a gazdasági vasutak. A rekonstruált vonalak egy részét az eredeti programnak megfelelően mezőgazdasági üzemek kapták kézbe, a sokasodó gondok közepette azonban ezek nem tudtak eleget tenni kötelezettségeiknek, *a kisvasutakat az újbóli gazdátlanná válás veszélye fenyegette.* Ennek megelőzésére *Gerő Ernő* miniszter 1948 októberében elrendelte, hogy a gazdasági vasutak üzemkezelését is a közlekedési tárca oldja meg, és hogy erre a célra nemzeti vállalatokat kell szervezni. *1949-ben az eddig községi, vállalati stb. tulajdonban lévő kisvasutakat államosították.* Az erről szóló kormányrendelet 1949. február 1-én látott napvilágot. Végrehajtása során megalakult a gyulai, a mezőhegyesi, a székesfehérvári, a szerencsi, a győri, a kaposvári és a szolnoki Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat. Az ezek feletti főfelügyelet, a helyreállítás, valamint a pályafenntartás ellátása a KPM IX. Gazdasági Vasúti Főosztály hatáskörébe tartozott. A rövidebb, erősen rongálódott és azon vonalakat, amelyeknek felújítását a közúti közlekedés fejlesztése szükségtelenné tette — mintegy 390 km-t — felbontották. *Megkezdték a különböző nyomtávolságú vonalak 760 mm-es szabványra való egységesítését.* Ám az átépített vonalak egy részén minden igyekezet ellenére is csak jelentéktelen szállítások történtek, némelyiken a forgalom meg sem indult. Fenntartásukat a mezőgazdaság folyamatos fejlesztése, a közös gazdaságok küszöbön álló megalakulása és a reformoktól várhatóan növekvő termékfuvarozás indokolta.

Az első tervidőszakban gondot okozott a vonalak járművekkel történő ellátása. Mivel a teherkocsik (lórék) nagyobb részét roncsokból kellett rekonstruálni, 1948-ban erre a célra javítóműhely létesült. A gőzmozdonyok helyrehozatalát a MÁV javítóműhelye vállalta, így e két probléma már megoldódott. A legnagyobb nehézséget a motoros vontatók hiánya okozta. A meglévők javítását a különböző közületi és magánszervekkel való hasztalan próbálkozás után a GV saját műhelyében végezték. *Új gépek beszerzése azonban* — gyártást vállaló cégek hiányában — *még évekig váratott magára és csak 1952-ben a Csepel C. 50-es vontatók megjelenésével javult a helyzet.* (A még üzemelő három GV-n és az erdei vasutaknál a mai napig is ez a mozdonytípus közlekedik). A kisebb forgalmú gazdasági vasútvonalon továbbra is maradt a ló.

1949 a gazdasági vasutak első ötéves tervének kezdete. A hároméves terv lényegileg az átmentett vasúti állag megóvását, szükségszerű átalakítását és újra üzembe helyezését tűzte ki célul és csak az önként adódó hálózatfejlesztést hajtotta végre.

Az ötéves terv egy lehető leggazdaságosabban üzemelő minél összefüggőbb közforgalmú kisvasúti hálózat megteremtését, annak korszerű járművekkel való ellátását tekintette elsődleges feladatának. Alkotói nagy figyelmet szenteltek a személyszállításnak. Az eddig helyreállított vonalakon személykocsi gyakorlatilag egy sem volt, hiszen ezek a vasutak kifejezetten a nagybirtoki, cukorgyári teherfuvarozást szolgálták. *Az újjáépítés kezdetén csak egyes területeken, rendszertelenül, barakkszerű szükség-személykocsikkal szállították az utasokat.*

A személyforgalmat a közforgalmú kisvasúti hálózat kiépítése törvényszerűen hozta magával, mivel ott, ahol a körülmények — közút hiánya — miatt a szállítások lebonyolítására, szükségessé vált a gazdasági vasút, a kieső települések lakosságának utazási igényeivel is számolni kellett. Ilyen igények: a nagyvasút megközelítése, közigazgatási központok elérése, iskolások, munkások szállítása, vásárra és piacra járás, kórházak, orvosok fölkeresése és nem utolsósorban az eldugott tanyákon, majorokban élők elmaradottságának csökkentése. És ezen a téren a gazdasági vasutak valóban feledhetetlen érdemeket szereztek. *Az ötvenes évek elején forgalomba állított négytengelyes, fűthető, villanyvilágítással fölszerelt Bak sorozatú személykocsik minden szempontból eleget tettek az akkori kívánalmaknak.*

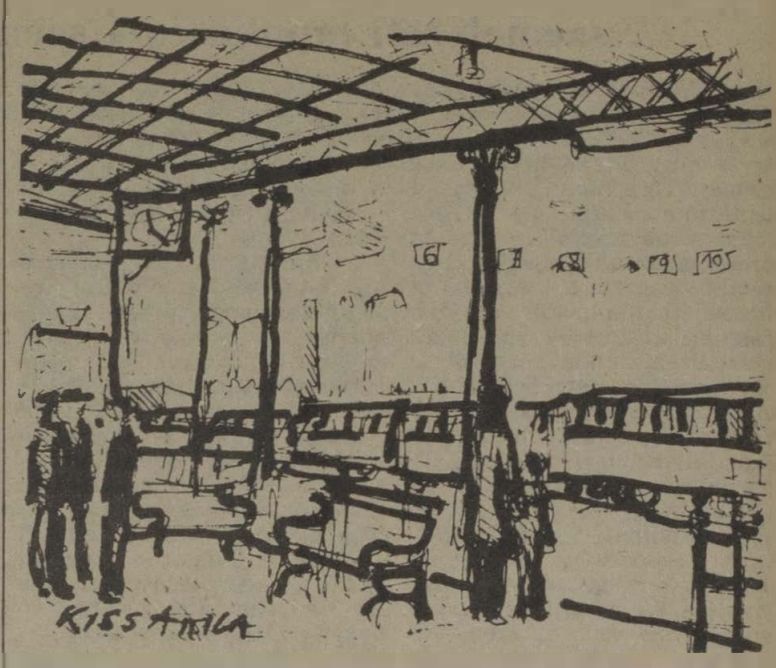
A gazdasági vasutak fejlesztése ezután sem ment zökkenőmentesen. A helytelenül alkalmazott, a reális lehetőségek határait messze figyelmen kívül hagyó iparosítási törekvések erősen visszahatottak a mezőgazdaságra. Ebből adódóan kevés lett a szállítanivaló. Mivel a mezőgazdaság csak kismértékben kötötte le a kisvasutak teljesítőképességét, a szabadon maradt kapacitást az ipar területén kellett hasznosítani. *A GV rugalmasan alkalmazkodott, a már meglévő kőbányavonalakat kibővítették, új keskeny nyomközű vonalak épültek, mint az oroszlányi, az úrkúti, vagy a komlói.* Előbbi a külszíni fejtés szenét, a két utóbbi pedig bányaiszapoláshoz szükséges homokot, illetőleg mangánt fuvarozott. Időközben a mezőgazdaság is megerősödött. Úgy *tűnt, hogy a gazdasági vasutak léte évtizedekre biztosított.*

A hatvanas évek megváltozott közlekedéspolitikája a közútak fejlesztését helyezte előtérbe. Az úthálózat kiépítésével rohamosan csökkent a gazdasági vasutak teljesítménye, mivel az utasokat és az árut az előnyösebb feltételekkel rendelkező közúti járművekkel szállították el. (Egyébként még a fejlesztés idejében a GV a MÁV kötelékéhez csatolódott.) *A pályák karbantartására már nem fordítottak elég gondot, a vonalhálózat elavult. A legrosszabb állapotban lévő, gyér forgalmú vonalakat már az évtized elején megszüntették,* a hatvannyolcas koncepció pedig a teljes GV hálózatra kimondta a halálos ítéletet.

Ma már csak emlékekben élnek a nagybirtoki, a mezei, a cukorgyári kisvasutak. A múlté az egész országrészt behálózó mezőhegyesi GV és az oroszlányi szenet sem keskeny vágányokon szállítják már. A balatonfenyvesi gazdasági vasút is csak „ittfelejtett" képviselője a közelmúltnak.

Gerecsei Zoltán

AZ ÁLLOMÁSON



(Kiss Attila grafikája)

Nem búcsúznak, elköszönnek

Mondják, hogy a vasút mindig is meghittebb kapcsolatokat alakított ki dolgozóival, mint más vállalatok. Igazi családias közösség az övék. Ám az aktív évek után a csendesebb, olykor magányos nyugdíjas évek következnek. A MÁV s a vasutas-szakszervezet ma sem hagyja magára régi munkatársait.

.....

— Hozzánk közvetlenül a lepsény—nagykanizsai vonal 320 nyugdíjasa tartozik, három főbizalmi csoportba osztva — mondja *Tóth János,* a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára. — *Itt Nagykanizsán a csomópont mintegy 650 nyugdíjasának külön szakszervezeti nyugdíjas csoportja van.*

— És miben közös a kapcsolat az aktív dolgozókkal, milyen támogatást kapnak a régi kollégák?

— Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a szakszervezeten, a szocialista brigádokon és más tömegszervezeteken kívül a társadalom sem feledkezik meg az idősebb korosztályról. Ám a munkahelyi kapcsolatok révén a folyamatos törődés mégis a volt munkatársak, a hajdani szakszervezet, a szűkebb kollektíva dolga. Nem akarom személytelenné tenni a beszélgetést, de ránk, a szakszervezetre a csúnyán hangzó, ám mindig érzékenyen érintő, főként anyagi támogatások jutnak.

Nagykanizsán ezt az anyagias szemléletet is sikeresen oldják meg évek óta. Annyira, hogy a pécsi területi szakszervezeti bizottság is példaként állította munkájukat, az idősekkel való törődést. *Nagykanizsán ugyanis már évek óta nem búcsúztatják a nyugdíjba vonulókat, hanem elköszönnek tőlük.* Ehhez ilyenkor mindenki kap 250—400 forint értékű tárgyjutalmat, egy oklevelet, amely megköszöni az eddig végzett érdemi munkát. Kerül az étel mellé egy pohár bor is a fehér asztalnál, s ami még fontosabb, mindig visszavárják a hajdani munkatársakat. Sőt, ha a sors úgy alakítja, az özvegy is helyet kap a vasutasok közösségében. Ez a közösség az évek során mindinkább a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában talált magának helyet.

.....

— Hét évvel ezelőtt alakult a házban a nyugdíjas klub — vezeti be a beszélgetést *Juhász Istvánné,* a ház igazgatója. — Szerencsénkre itt tartja már évek óta fogadónapjait a nyugdíjascsoport, így a közösség nem idegen helyre érkezik. Klubunk átlagosan 70-80 taggal működik.

— *Mire van igényük?*

— Szinte mindenre. Az idős emberek a munkában töltött évek után mintha pótolni igyekeznének a fiatalon kihagyott szórakozást, a meghitt, családias estéket. A megszokott ünnepeken kívül évente két-három alkalommal kirándulunk, ha nem vonattal, akkor az ugyancsak számunkra díjmentesen adott sportköri autóbusszal. *Nemrég Nyugat-Dunántúllal ismerkedtünk, s még egy éve sincs, amikor Csehszlovákiába utaztunk.* Hogy mennyire vágynak minden újra, jelzi: volt olyan tagunk, aki életében először váltott útlevelet.

.....

Tóth János szb-titkár más dolgokról beszél.

— Bár tudom, hogy jó a klub kapcsolata a lenti, gelsei és más nyugdíjas szervezetekkel, de olykor az anyagiak, az üdülési lehetőségek, az egyéb támogatások is szóba kerülnek.

— Hozzánk a szakszervezethez inkább a napi ügyintézés miatt jönnek. A nyugdíjascsoporttal — élén *Hunyadi Mátyás* elnökkel — közösen a segélyeket, a beutalókat, a gyógyszer-visszatérítéseket, s egyéb adminisztrációs ügyeket intézzük. Évente több tízezer forintról van szó, kezdve a családi esküvőnél, beleértve a közvetlen anyagi támogatásokat.

— *Például?*

— Tavaly, amikor az ENSZ Egészségügyi Szervezete az idős korúak napjának nyilvánította 1982. április 7-ét, mi is megmozdultunk. Egy kommunista műszak értékét — közel 80 ezer forintot — fordítottunk az alacsony nyugdíjúak és az özvegyek támogatására. Egy-egy ilyen akció az ő gondjaikon is enyhít. Idén szintén tervezünk hasonlót. *A legutóbbi családi esthez 15 ezer forintot adtunk.* A 350-400 szakszervezeti beutalóból mintegy ötvenet a nyugdíjasoknak adunk, közösen a helyi csoporttal. Évente 6-8 olyan beutalót kapunk, amely egy hónapra szól Vonyarcvashegyre vagy Balatonfüredre. A gyógyszanatóriumi beutalókból ugyancsak mintegy félszáz esik a hajdani munkatársakra.

.....

És ott vannak a meghittebb, szorosabb kapcsolatok brigádszinten, munkatársi szálakon, baráti összejárások révén. Az estébe nyúló eszmecserék, emlékek idézése mellett nem marad el „látványosabb" támogatás sem. Az egyik, adminisztrátorokból álló állomási női brigád a közel 90 éves *Szász Lajos* bácsi takarítási, bevásárlási gondjait enyhíti, a *Borcsek Pál* vezette vontatási brigád nosztalgia vonatot szervezett a kanizsai nyugdíjasoknak, a kocsiszolgálat kollektívája pedig a ligetvárosi özvegy *Szakács Józsefné* lakását bővítette mellékhelyiségekkel, fürdőszobával, s még lehetne sorolni. Lehetne, mert léteznek afféle brigádnaplón kívüli baráti segítségek, ahol nem a munkán, inkább az eltitkolt gondok enyhítésén van a hangsúly. Ehhez azonban az aktív évek során jól kell ismerni egymást. A hangsúly az emberi kapcsolaton van, mert mindenki tudja, jönnek olyan évek, amikor rossz a magány, hosszúak az éjszakák, az udvaron gyorsabban fárad a kar. S ilyenkor jó tudni, nem vagyunk magunkra hagyottak.

Győri András

Hatvani kaktuszbarátok

Ötszáz törzs. A Dél-Amerikából, Mexikóból, Chiléből elszármazott kaktuszoknak enynyi fajtája lelhető föl *Vígh Gyuláéknál.* Húsz esztendeje a legelsők között azt az *oreocereus celsianust* szerezte meg a „kaktuszkirály", amely azóta immár egyméteresre nőtt, és sűrűn, fehéren aláhulló bolyha miatt csak *Őszapónak* becézi a család. Újságban olvasta, hogy a Recsken élő *Hubai Istvánnak* ilyen furcsa-szép micsodái vannak. Elment hozzá, és rögtön kaktuszbarát lett, azzal a céllal, hogy túltesz a recski kaktuszgyűjtőn.

Az egyik szép példány Fotó: Szabó Sándor

Húsz év, ötszáz kaktusztörzs, gazdag és kiterjedt levelezés, ismeretterjesztő utak erre-arra, és évente ismétlődő országos kiállítások, amelyek egyre inkább a kaktuszgyűjtők táborának bővülését mutatják.

Fejlett, erősödő szervezet a kaktuszosoké. Az évi 180 forintos tagdíjból tartják fenn szaksajtójukat, postázzák országszerte a tájékoztatókat, rendezik és díjazzák a nagy kiállítást. Kialakult Hatvanban és környékén egy mozgékony kis csoport, s ennek a működését teszik szervezetté. Szerencsére akadt patrónusuk *Szalmási György,* a vasutas művelődési ház igazgatója személyében. Ő biztosítja a szakkör működési feltételeit, mi több: ha netán igénylik a kaktuszbarátok, csapnak egy látványos kiállítást. *Füzér Károly* technikus, a lőrinci *Katona Jancsi,* továbbá *Rádai László* és *Szabados Bandi* — aki most végzi a vasútforgalmi szakközépiskolát — a legelkésettebb. Ha csak ennyi ember összedugja a fejét, és szépet, jót akar, az ügy győzni fog...

ELŐADÁS

A *tapolcai* Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére *Zentai Gábor* igazgató előadást tartott a város kultúrális életéről, a lakók művelődési lehetőségeiről. Elmondotta többek között, hogy a könyvtárakban *100 ezer kötet áll az olvasók rendelkezésére.* A veszprémi Petőfi Színház is gyakran vendégszerepel a tapolcai művelődési házban.

Tízéves találkozó

A MÁV Tisztképző Intézet 1973-ban végzett A osztályának hallgatói november 26-án, szombaton 11 órakor tartják tízéves találkozójukat a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben. Részletes felvilágosítást ad: *Mészáros Béla, Debrecen, ÚIK. Telefon: 03/13-16.*

Vasút a dzsungelen át

Az Afrika nyugati részében kék ovális tányérként beékelődő guineai öböl déli partján fekszik *Gabon*. Az afrikai lépték alapul véve kis államnak számít 267 600 km² területével és 1 millió lakosával, mindazonáltal a kontinens egyik legfestőibb tája. Az ország legnagyobb részét járhatatlan örökzöld dzsungelek borítják, rendkívül gazdag állatvilággal. Megtalálhatók például az elefántok, antilopok, leopárdok, gorillák, csimpánzok és egész sor más, egzotikus vadállat. A tájat dzsungelek, hatalmas folyók, hegyek és szavannák szabdalják fel.

Gabon legnagyobb gazdaságát ásványi tartalékai adják, melyek világra szóló jelentőségűek. Mintegy 200 millió tonna kőolaj, 200 millió tonna mangánérc, 1 milliárd tonna vasérc és 25 millió tonna uránérc vár kiaknázásra. A természeti kincsek adta gazdagság rohamos fejlődési tempót diktált a köztársaságnak, olyannyira, hogy több gazdasági mutató alapján az afrikai államok között a vezető helyet foglalja el. Ennek ára a helyi külföldi monopóliumok gazdasági érdekeltsége és osztatlan befolyása a gazdaság valamennyi ágazatában. Legfőbb törekvésük bővíteni a deficitnek számító nyersanyagok kiaknázását és kivitelét Gabonból.

A nyugati tőke befolyása és uralma növeli a szociális ellentmondások kontrasztját, a mezőgazdaság hanyatlását, mely a nemzet össztermelésének 3 százalékát adja. Ezzel együtt az ország gazdasági fejlődését visszahúzza az energiabázis és a szállítási infrastruktúra gyengesége. Ezért kezdték meg 1974-ben a transzgaboni vasútmagisztrál építését, mely hatalmas ívben szeli át az egész országot Libreville-től a fővárostól egészen Franceville-ig, a kongói határ közeléig.

Ma ez a vasútvonal a megvalósuláshoz már közel áll. 1979 végén befejezték az első 183 kilométeres szakasz átadását a Libreville—Ndzsole vonalat. Ez év végéig tervbe van véve a Gabon közepén fekvő Bobe városig húzódó szakasz átadása. Jelen pillanatban 325 km hosszban rakták le a talpfákat és a sineket.

A rendkívül sűrű erdők, a nehezen járható terep, a kíméletlen trópikus éghajlat megnehezítik az építést, mely sok energiát, rengeteg munkát és izzadságot követel, nem beszélve a hatalmas ráfordítási költségeket.

A gaboni kormány és a nyugati társaságok idén tavasszal megkötött egyezsége alapján, aláírták a szerződést a második 357 km-es szakasz megépítésére egészen a Franceville-i végpontig. Úgy számítják, hogy 1986 végén, 1987 elején átadják rendeltetésének.

Az ország vezetői nagy jelentőséget tulajdonítanak a megépülő vasúti magisztrálnak, nem csupán tisztán gazdasági perspektívára leszűkítve, hanem a nemzeti egység megerősítésének elősegítése, az ország belsejében levő, a külvilágtól elzárt települések összekötése céljából is.

A vasút egyidejűleg megváltoztatja majd a nyersanyagkiviteli útvonalakat. Így például a Franceville környékén kiaknázott urán jelenleg teherautókon kerül a kongói Point-Noir tengeri kikötőbe és onnan a nyugat-európai országokba. A mangánérc a világ egyik leghosszabb egysávú csillesorán jut el Kongóba, mintegy 76 km távolságra. A magisztrál megépítése után a Libreville közelében fekvő Ovendó kikötőbe fogják szállítani a nyersanyagokat tehervagonokba berakva, ez jelentősen csökkenti a szállítási költségeket.

Közeleg a nap, amikor a mozdonyok füttye és zakatolása megtöri az ősi gaboni erdők örök csendjét.

Németh István:

Gyalog a harmincon

Tegnap elhúzott a gyorsvonat
azon az időn
melyen kinézhettem volna
önmagamra
most gyalog a harmincon
de a sínek mellett
dac szállt belém
és énekelek hópúpokon
lábnyomomban remény.

Az irányítás szintjén

Szocialista brigádok együttműködése

A MÁV Vezérigazgatóságon először a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály Inter szocialista brigádja kezdeményezett szocialista munkakapcsolatot a vasútigazgatóságok közgazdasági osztályain dolgozó szocialista brigádokkal. E kezdeményezés eredményeként szinte egy időben kötött együttműködési szerződést az Inter szocialista brigád a pécsi vasútigazgatóság *Landler Jenő*, valamint a miskolci vasútigazgatóság *Arany János* szocialista brigádjával — az üzemgazdasági és statisztikai munka javítása, a tervezési és gazdálkodás-irányítási tevékenység hatékonyságának fokozása érdekében.

A három szocialista brigád az együttműködési szerződés keretében többek között vállalta:

— a szállítási teljesítmények statisztikai adatfeldolgozásának javítását, ezen belül elsősorban a menetigazolványok és fuvarlevelek feldolgozási folyamatában előforduló hibák kiszűrését.

— a személyszállítás éve alkalmából az utazás kulturáltságának javítása érdekében a menetrendszerűség fokozott elemzését, a személykocsi-tisztítás helyzetének javítását, a személyszállítási bevételek növelése érdekében az anyagi ösztönzési célkitűzésekkel összhangban a bevételi tervek munkahelyre történő lebontását.

— a vállalati belső irányítási rendszer továbbfejlesztése keretében az üzemfőnökségek tervezési, gazdálkodási és beszámoltatási rendszerének továbbfejlesztését.

— az igazgatóságokhoz telepített MERA számítógépek felhasználásánál a pécsi vasútigazgatóságon már elért eredmények, tapasztalatok átadását, a későbbiekben a kidolgozott programok cseréjének megvalósítását, illetve együttműködést az új rendszerek kidolgozásában.

Október 18—19-én a miskolci vasútigazgatóság Arany János szocialista brigádja a kétnapos program keretében fogadta az együttműködő szocialista brigádok küldöttségét. A munkaértekezleten *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője köszöntötte az együttműködő három szocialista brigád képviselőit, és reményét fejezte ki, hogy a megállapodás hozzásegíti mindkét vasútigazgatóságot, illetve a MÁV-ot a jobb gazdasági eredmények, a megbízhatóbb statisztikai rend eléréséhez. A miskolci vasútigazgatóság gazdasági vezetése nevében *Hernádi István* támogatásáról biztosította az együttműködő brigádokat.

Maráz Béla szakosztályvezető hozzászólásában örömét fejezte ki, hogy a MÁV gazdaságirányítással foglalkozó brigádjai egymásra találtak, s egyeztették munkájukat. *Tordai László*, a TMFSZ párttitkára, az Inter szocialista brigád patronálója méltatta a brigádok együttműködésének jelentőségét és sok sikert kívánt a további munkához.

A munkaértekezleten a brigádok kiértékelték a közös vállalásaik eddigi teljesítését és meghatározták a soron következő feladatokat.

Afganisztán hétköznapjai

Út, amely a holnapba vezet

Napjainkban csak néhány olyan ország van a világon, amelynek nincs vasútja. Ezek közé tartozik a Szovjetunió déli szomszédja, *Afganisztán*. A szállítások minden formáját, legyen az teher, vagy utasszállítás, gépkocsikkal és jelentéktelen mértékben vasúton bonyolítják. A súlyosan megrakott gépkocsik hosszan kígyózó sora és a méltóságteljesen lépegető tevekaraván — *jellegzetes afganisztáni tájkép.* Azonban lassan a múltba tűnik. Az ősi Afganisztán, amelynek népe öt esztendővel ezelőtt nemzeti-demokratikus forradalmat vitt véghez, magabiztosan tekint a jövőbe.

Afganisztán Népi Demokratikus Pártja gyökeres társadalmi-gazdasági átalakulások programját valósítja meg és ennek alapján a lakosság életszínvonalának emelése szorosan összefügg a hírközlés és a közlekedés folyamatos munkájának biztosításával. Ezt a feladatot megnehezíti, hogy az országban tevékenykedő ellenforradalmi elemek, az USA és a helyi reakció biztatásával és közvetlen katonai segítségével mindenekelőtt azt akarják elérni romboló tevékenységükkel, hogy megszakadjon az összeköttetés az ország városai és tartományai között, hogy megbénuljon az üzemanyag, a fűtőanyag, az élelmiszer, a gyógyszer és más alapvetően fontos áruk szállítása.

S. Mazdurijar, Afganisztán közlekedésügyi minisztere elmondotta; jelenleg a legnagyobb gond a szállítás, amit minden eszközzel biztosítani akarnak.

— A legsürgősebb feladatok megoldása közben azonban gondolnunk kell a jövőre is — mondotta a miniszter —, *Afganisztán természeti kincsekben gazdag, s ezeket ki akarjuk aknázni, fejlesztenünk kell a kereskedelmet és a gazdasági kapcsolatokat, növelnünk kell az exportot, és ezekhez modern közlekedésre, elsősorban vasútra van szükségünk.*

A vasút építése Afganisztánban egyáltalán nem újkeletű elképzelés, már a 20-as években szó volt róla, amikor az ország kinyilvánította teljes függetlenségét és egy sor haladó jellegű reformot vezetett be. Ezek kezdeményezője *Amanullah* király volt, az akkori afgán állam vezetője. Akkoriban jelent meg Kabulban az első sínpár, mintegy hat kilométer hosszúságban. *Az uralkodó palotáját kötötte össze a város központjával. Ennek a vonalnak nem volt gyakorlati jelentősége és inkább reprezentációs célokat szolgált, semmint a műszaki fejlődés kezdetét.* Ám ez az újdonság is, csakúgy, mint Amanullah többi reformja is nyugtalanságot keltett az ország reakciós köreiben és az ő bujtogatásukra a vasúti sínpárt szétrombolták Kabulban. Nem sokkal ezután megbuktatták a reformokra törekvő emírt is. Hosszú évtizedekig csak elérhetetlen álom maradt az afganisztáni vasút terve.

Az afgán kormány a második világháború után többször fordult kéréssel a nyugati országokhoz, hogy működjenek közre a vasútépítésben, de kérésükre válasz sem érkezett. A hetvenes évek közepén Irán hajlandónak mutatkozott, hogy ilyen vonatkozásban segítséget nyújtson Afganisztánnak. Hozzáláttak a vasútépítés terveinek kidolgozásához, és az elképzelések szerint összekapcsolta volna az ország nyugati és keleti határait. *A terv azonban egy sor politikai és pénzügyi jellegű probléma miatt mégsem valósult meg.*

A vasút első kilométerei a turkmenisztáni *Kuska* szovjet határvárostól épültek meg egy *Turgundi* nevű afgán településig. *Itt épült az első afgán vasútállomás és átrakó a Szovjetunióból érkező áruk fogadására.* A múlt évben fejeződött be egy további szakasz építése és átadásra került egy közúti és vasúti híd az Amu-Darja határmenti szakaszán.

Innen vezetnek tovább a sínek az újabb afgán vasútállomáshoz, *Hairatonhoz.* A pályaszakasz nem nagy, mindössze 10 kilométer, de rendkívül fontos szerepe van. Naponta futnak be rajta vasúti szerelvények, amelyek szovjet gépeket, ipari berendezéseket, mezőgazdasági felszereléseket, élelmiszert és egyéb árukat szállítanak Afganisztánba, illetve a Szovjetunió területén keresztül tranzit szállítmányként érkeznek Afganisztánba más országokból. Az ellenkező irányba a hagyományos afgán exportcikkeket szállítják: *aszalt és friss gyümölcsöt, gyapjút, gyapotot, szőnyegeket, bor- és szőrmeárut, műtrágyát, cementet, étolajat stb.*

A Szovjetunió vezető helyet foglal el Afganisztán mai kereskedelmi életében, érthető tehát, hogy mind a két ország érdekelt a folyamatos szállítások biztosításában, a vasúti közlekedés további fejlesztésében. Csakhogy az új közlekedési hálózat és annak üzemeltetése újabb problémát jelent az afgán vezetésnek: *nincsenek vasúti szakemberei.* Ehhez is kap segítséget a Szovjetuniótól: *Taskentben már 14 afgán vasutas végezte el a Vasúti Közlekedési Minisztérium szuktanfolyamát és további tíz afgán tanul különböző szovjet műszaki főiskolán.* Hairatonban és Turgundiban is tanfolyam kezdődött amelyen 150 afgán munkás tanulja a vasúti szakmákat.

Muhammad Naim, akivel a hairatoni pályaudvaron találkoztam, szintén erre a tanfolyamra jár. Korábban egyszerű paraszt volt, aki pályamunkásként dolgozott már az első kilométerek építésén. A tanfolyam elvégzése után váltókezelő lesz. Igaz, hogy még a betűvetést is most tanulja, mielőtt a vasúthoz jött, írástudatlan volt.

— Az én életem most már a vasút — mondja. — Biztos vagyok benne, hogy eljön az idő, amikor vasút köti majd össze az ország sok vidékét. Úgy gondolom, ez a mi szakmánk a jövő szakmája.

Természetesen, ma még nincs sok afgán vasutas. De ők is erősítik az ország munkásosztályát, amely napról napra nagyobb szerepet játszik hazájának átalakításában és az új társadalom építésében. Az afgán földön épített vasúti töltés első kilométerei a fiatal köztársaság holnapjába nyitnak utat.

Alekszandr Szuhoparov
az APN tudósítója

Formációs táncverseny Győrben

Akik helyszűke miatt kívül rekedtek október 23-án, vasárnap Győrött a vasutasok Arany János Művelődési Házából, méltán lehettek szomorúak. Az Országos Népművelési Intézet kérésére ugyanis az idén Győr rendezte a *formációs táncverseny* területi, azaz észak-dunántúli döntőjét. A vasutas művelődési ház 120 formációs táncost fogadott. Szombathelyről, Dunaújvárosból, Esztergomból, Csornáról és Győrből. Akik nézői lehettek ennek a táncparádénak, felejthetetlen élményben volt részük.

A forgás „formációja"

Finta Lajos, a Győr-Sopron megyei Tanács művelődési osztályának főtanácsosa köszöntötte a verseny résztvevőit és a közönséget, majd megkezdődött a látványos versengés.

Kecses mozdulatok

A táncok között szerepelt a keringő, a polka, a szamba, a rumba, a csa-csa-csa és természetesen a disco. A legjobbak részt vehetnek a formációs tánc országos döntőjén, amelyet Miskolcon december 2-án, 3-án és 4-én rendeznek.

A zsűrizés alapján az országos döntő részese lehet a Sávária, a dunaújvárosi, valamint a győri *vasutas* táncegyüttes egy-egy műsorszámmal.

Különösen nagy tetszést aratott a népviseletbe öltözött győri vasutas-tánccsapat. Táncmesterük, *Szabó László* a lendler és polka többféle variációjára jó zeneszámokat válogatott. A legnagyobb sikere a mókás, kedves molnártáncnak volt. *Képeink a győri vasutas táncegyüttes bemutatója közben készültek.*

Kép és szöveg:
Sindulár Anna

Barcs János:

Forró sínpáron

vasút-parton zöldell a bokor,
kék ég alatt vércse-pár kering.
Új töltésen vonat zakatol,
átizzott a kő —, minek ma az ing?!

Meleg van: a Föld esőt kíván;
erdő közelben patak gőzöl.
Ez a mai nap olyan zsivány,
minden párát kilopna a földből.

Forró sínpáron fut a vonat.
Így röpít engem minden nyáron.
Hazafelé viszi álmomat,
füttyentve három megye-határon.

Névadó ünnepség

A BBFF szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete tíz vasutas gyermekének rendezett a közelmúltban névadó ünnepséget. A szülőket és névadó szülőket a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd átadta a szakszervezet ajándékát. A KISZ-szervezet is átadta az ajándékait a gyerekeknek, majd megvendégelte a meghivottakat. (Képünkön az ünnepeltek egy csoportja.)

Nem akadozik a szállítás

Sátoraljaújhely állomáson naponta mintegy 15 ezer tonna áru kerül ki- vagy berakodásra. A legnagyobb szállítatók a perlit- és kaulinbánya, az erdészet, az Elzett és a fehérneműgyár, valamint a Tokaj-hegyaljai borkombinát.

— A Bodrogközben termelt cukorrépa, kukorica és gyümölcs nagy részét a közúton szállítják — mondja *Mezősi Károly* állomásfőnök. — *Régebben ilyenkor ősszel itt a Hegyalján a szüret jelentett nagy gondot. Miskolcról és Szerencsről különvonatok indultak sok ezer diákkal. A szüretelőket ma már a Volán-autóbuszok szállítják.*

— Milyen a munkaerőhelyzet?

— Sok más szolgálati hellyel szemben mi viszonylag jól állunk. Havonta húsz-huszonöt embert adunk segíteni a budapesti pályaudvarokra. Az utazó személyzet azonban túlórázik. Nem ritka a 250—270 óra sem havonta. Enélkül nem teljesíthetnénk a terveket, akadozna a szállítás — mondotta *Mezősi Károly.*

(Dávid)

Ünnepi megemlékezés

A hatvani körzeti üzemfőnökségen ünnepséget rendeztek november 7-e alkalmából. A megjelenteket Piroska József szb-titkár köszöntötte, majd Bartha László, az üzemi pártbizottság megbízott titkára mondott ünnepi beszédet. Utána az élenjáró dolgozóknak kitüntetéseket és jutalmakat adtak át.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

November 7. alkalmából

Sportvezetőket tüntettek ki

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából, a sportmozgalomban végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként sportvezetőket, társadalmi aktivistákat tüntettek ki. A kitüntetettek között két vasutas sportvezető is található.

A testnevelési és sportmozgalomban szerzett kiemelkedő érdemeik elismeréséül *Utassy József*, a Ceglédi VSE elnökségének tagja a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem arany fokozatát, *Vászin Péter*, a Debreceni MVSC technikai vezetője pedig a bronz fokozatát kapta.

SZATMÁR KUPA '83

Fiatalok szellemi és sportvetélkedője Mátészalkán

A debreceni vasútigazgatóság körzeti üzemfőnökségeinek KISZ-esei — mintegy hatvanan — október végén találkoztak Mátészalkán, ahol szellemi vetélkedőn és kispályás labdarúgótornán vettek részt.

A rendezvénysorozat nyitónapján *Kovács Gyula* körzeti üzemfőnök köszöntötte a megjelenteket, köztük *Deák Zoltán* vasútigazgató-helyettest, *dr. Forgács András*t, a városi-járási pártbizottság első titkárát, valamint *Erdei Zoltán*t, a városi-járási KISZ-bizottság titkárát.

Az öt üzemfőnökség — *Szolnok, Püspökladány, Debrecen, Nyíregyháza* és *Mátészalka* — fiataljai közül a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére rendezett szellemi vetélkedőt a debreceniek nyerték.

A második nap fő eseménye a kispályás labdarúgótorna volt. Ennek győztese a mátészalkai csapat lett, és elnyerte a *„Szatmár Kupa 83"* serleget.

Második helyen a nyíregyházi együttes végzett, a szolnokiak csapata előtt. A legsportszerűbb együttes címet a püspökladányiak érdemelték ki és átvehették a mátészalkai városi-járási KISZ-bizottság különdíját.

A kétnapos játékos szellemi és sportvetélkedő eseménye volt még a városi ifjúsági klubban rendezett esti diszkó is. Egy év múlva a püspökladányi körzeti üzemfőnökség látja vendégül a KISZ-fiatalokat.

(os-ba)

Az izgalmas légpuskalövészet egyik pillanata

A győztes mátészalkai csapat

PÁLYÁZAT

Budapest Keleti Körzeti Üzemfőnökség gazdasági vezetése pályázatot hirdet a Budapest Keleti pu. forgalmi, kereskedelmi üzemegység állomásfőnöki állására.

A pályázat feltételei: középfokú politikai végzettség, szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés, 10 éves szakmai gyakorlat (ebből 5 év vezetői gyakorlat), idegennyelv-ismeret (orosz vagy német, társalgási szinten).

Az alkalmazás meghatározatlan időre szól. Bérezés a MÁV kollektív szerződésben foglaltak szerint (alapbér: 6200—6500 forint között, megállapodás szerint, hozzá az alapbér 10 százaléka és munkahelyi pótlék a kollektív szerződés szerint).

Szükség esetén szolgálati lakást biztosítunk.

Jelentkezés írásban, részletes önéletrajz csatolásával. Beérkezési határidő: 1983. november 30. Cím: Budapest, Keleti Körzeti Üzemfőnökség vezetője, 1087 Budapest, Kerepesi út 2—4.

Sikeres kísérlet

Állandó személyzet a mozdonyokon

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél három évvel ezelőtt kezdték el a pécsi igazgatóság támogatásával a vontató járműveken a személyi beosztás kialakítását. Ennek lényege az, hogy négy mozdonyvezető váltja egymást ugyanazon a gépen. A megvalósítást körültekintő, aprólékos munka előzte meg, hiszen figyelembe kellett venni többek között a gazdaságos mozdonyfordulókat, a javítási terveket.

Jelenleg már 12 M62-es mozdonyon utazik beosztott személyzet. Ez 63 százaléka a nagykanizsai vontatási üzemegységhez tartozó gépeknek. *A mozdonyvezetők is elégedettek ezzel a vezényléssel. Havonta 180—200 órát töltenek gépükön, és a legkisebb műszaki rendellenességet is feljegyzik, és közlik a szerelőkkel.* A személyzeti beosztásban dolgozó vontató járművek üzemkészsége 30-50 százalékkal jobb mint a többi mozdonyé. Pontosabb a vonattovábbítás, kevesebb a szolgálatképtelenség. Az M62'052-es sorozatú mozdony például 230 ezer kilométer megtétele után egyszer sem lett szolgálatképtelen.

A menetirányítóknak és a mozdonyfelvigyázóknak is könnyebb a dolguk, hiszen a beosztott mozdonyokkal továbbított vonatok menetrendszerűsége is kedvezőbb.

Kanizsai műszaki napok

A Közlekedési Tudományos Egyesület nagykanizsai pályafenntartási főnökségénél működő szakcsoportja — a kanizsai műszaki napok keretében — a tizenkettedik alkalommal rendezte meg szakmai ankétját, amely egyben a műszaki napok ünnepélyes megnyitását is jelentette.

A megjelenteket *Békési József*, az MTESZ nagykanizsai intéző bizottságának elnöke köszöntötte, majd *Zsoldos Ferenc*, a városi tanács elnökhelyettese nyitotta meg az idei kanizsai műszaki napokat. Az elnökségben helyet foglalt *Gaál Róbert*, a MSZMP járási-városi bizottságának első titkára is. A megnyitó után szakmai előadásokra került sor, majd mérnök-technikus találkozóval zárult az ankét.

Füredi narancsok

A MÁV *balatonfüredi* szívszanatóriumában évről évre mind több vasutas nyeri vissza egészségét, illetve tér vissza kipihenten, felfrissülve családtagjai, munkatársai körébe. Ezek az eredmények köztudottan a szanatórium dolgozóinak lelkiismeretes munkáját is dicsérik. Közéjük tartozik például *Grommer Gyula* szakács, a szanatóriumi dolgozók szocialista brigádjának tagja, aki a napi ízletes menük elkészítésén kívül délszaki gyümölcsök termesztésével, sőt nemesítésével is foglalkozik, miközben nyáron a szanatórium kertjét, télen pedig az étterem díszéül szolgáló növényeket ápolja.

Nyolcéves narancsfája — amelyet szintén maga nemesített szemzés útján — *az idén először termett.* A másfél méter magas, szépen terebélyesedő fa 22 szépen fejlett, ízletes gyümölccsel hálálta meg Grommer Gyula gondoskodását, nem utolsósorban a szanatóriumban gyógyuló betegek örömére.

Beszámoló taggyűlés

Az albertirsai vasutasok nyugdíjas csoportja október 18-án tartotta második félévi beszámoló taggyűlését. Pásztor János, a csoport elnöke beszámolt az eddig végzett munkáról és ismertette a legfontosabb teendőket. Utána a községi pártbizottság munkatársa aktuális politikai és gazdasági kérdésekről tájékoztatta a részvevőket.

KISPÁLYÁS LABDARÚGÓTORNA

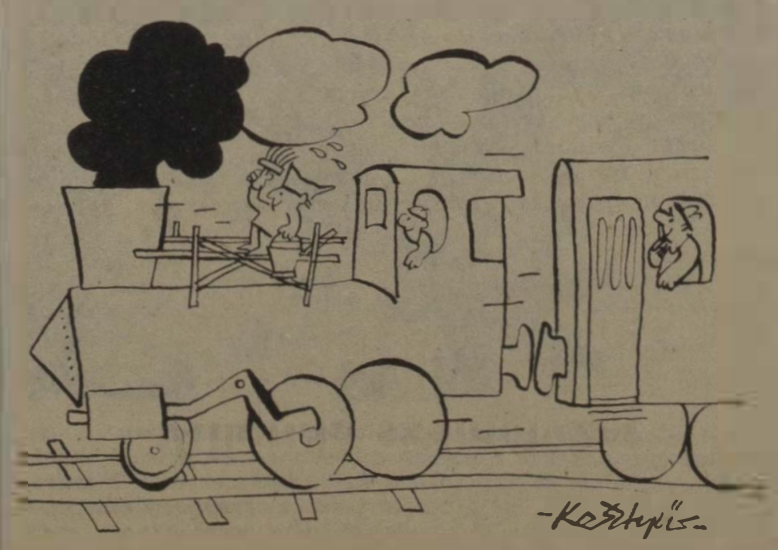
A nagykanizsai pályafenntartási főnökség fiataljai az idén is megrendezték a kispályás labdarúgótornát a MÁV NTE sporttelepén. Az elsőséget a barcsi főpályamesteri szakasz csapata szerezte meg, és egy évig őrizheti a pft-főnökség szakszervezeti bizottsága által négy évvel ezelőtt alapított vándorkupát. Második a pft-központ, harmadik Gyékényes, negyedik pedig Nagykanizsa csapata lett.

MAGYAR FUTBALLSIKER KÜLFÖLDÖN

Magyar futballsikerről adhatok hírt: a BVSC, azaz a *Bánrévei Vasutas Sport Club* öregfiúk csapata visszavágó mérkőzésen 3:2-re legyőzte a csehszlovákiai *Plesivec* (Pelsőc) hasonló korosztályú együttesét. Az esős idő és csúszós talaj ellenére *jó hangulat* és zsúfolt *nézőtér* jellemezte a hagyományos találkozót. A magyar győzelem eredményeként a bánrévei öregfiúk hazahozták a korábban tőlük elhódított vándorkupát.

Murányi Tibor

KÖRNYEZETVÉDELEM



Kesztyűs Ferenc rajza

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség területén október 17 és 22 között társadalmi munkaakciót szerveztek. Több mint 470 vasutas kétezer órát dolgozott a szolgálati helyeken. Takarítottak, talajt egyengettek, személykocsikat tisztítottak. A műszakiak mozdonyokat és tehervagonokat javítottak.

— **Aktivisták köszöntése.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága október 27-én köszöntötte azokat az aktivistákat, bizalmiakat, akik ebben az évben mentek nyugdíjba. Tevékenységüket, több évtizedes helytállásukat Piroska József, a KÜF szb-titkára méltatta, majd átadta a szakszervezet ajándékait.

— **Hangverseny.** A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar nagy sikerű hangversenyt tartott Kisújszálláson, a városi művelődési házban a vasutasok és hozzátartozóik részére. A zenekar Erkel, Csajkovszkij, Bizet és Verdi népszerű műveit mutatta be.

— **Idősek napja.** A gyömrői nyugdíjas csoport október 27-én — az idősek napja alkalmából — disznótoros vacsorán látta vendégül a hetven éven felüli tagjaikat. A rendezvényen 72 hetven éven felüli nyugdíjas vett részt. Nagy Gábor 93 éves, és Tóth Sándor 92 éves nyugdíjasokat pénzjutalomban részesítette a vezetőség.

— **Felajánlás.** A szolnoki pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai, munkáskollektívái az idei kommunista műszakokon összesen 1089 órát dolgoztak. Az ezért járó több mint 24 ezer forintot a nyugdíjasok szociális segélyezésére és a megyei kórház gyermekosztálya részére ajánlották fel.

— **Megemlékezés.** Babits Mihály születésének centenáriuma alkalmából tartott előadást a celldömölki vasutasoknak a nagy költő életéről és munkásságáról október 19-én, a celldömölki MÁV szociális épület klubhelyiségében Lénárt Ferenc, a helyi gimnázium tanára.

— **Könyvaukció.** Az Állami Könyvterjesztő Vállalat immár tizennyolcadik alkalommal rendez könyvárverést november 18-án és 19-én, a Pesti Vigadó hangversenytermében. Ez alkalommal mintegy 460 — magánszemélyektől és budapesti antikváriumokból összegyűjtött — tételből válogathatnak az érdeklődők.

— **Előadás kertbarátoknak.** A nagykanizsai vasutasok művelődési házának kertbarát köre megkezdte őszi foglalkozásait. Legutóbb a Mecsekvidéki Bor és Pincegazdaság vezetője tartott előadást a bor helyes kezeléséről.

— **Jubileumi kiállítás.** Korabeli dokumentumokból, makettekből és egyéb tárgyakból vasúttörténeti kiállítás nyílt Nyíregyháza állomás diákvárótermében, abból az alkalomból, hogy 125 éve gördült be az első vasúti szerelvény az állomásra. A nagyváróteremben naponta kétszer vasúttörténeti témájú filmeket vetítenek az érdeklődőknek.

— **Hatvani véradók.** A hatvani vasúti csomóponton az idén harmadszor rendezték meg az önkéntes véradónapokat, amelyeken 240 vasutas összesen 96 liter vért adott térítésmentesen. A véradásban élenjártak a szocialista brigádok.

— **Kiállítás.** A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ Budapesti Bizottsága és a Mai Magazin, valamint a szakszervezetek fővárosi művelődési háza a szakszervezeti ifjúsági napok képzőművészeti pályázatának anyagából rendezett kiállítást az SZFMH Galériájában. A kiállítást október 28-án dr. Juhász Zoltán, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára nyitotta meg. Az ünnepségen közreműködött a Bem József Szakközépiskola Kamarakórusa.

Zenés klubdélután. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban a nyugdíjasklub tagjai részére zenés műsort adott az úttörőház zenekara. A közreműködő Baráth Yvette magyar nótákat és operetteket énekelt.

— **Véradás.** A közelmúltban a nyíregyházi vasúti csomópont Vöröskereszt-szervezetének vezetősége véradónapot rendezett, amelyen 315-en összesen 129 liter vért adtak.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Cegléd állomástól két percre levő két szoba, komfortos, gázfűtéses, téglaépületben, III. emeleti logglás tanácsi bérlakásunkat családi házra. VVF-en dolgozó, esetleg ezután ott munkát vállaló cseretársat keresünk. Legközelebbi VVF Cegléd, Pestlőrinc. Minden megoldás érdekel. Legalább 2 szoba szükséges. Nagy kert nem lényeges. Fővonali, valamint komfortos, vagy összkomfortos előnyben. Helybeli is érdekel. Érdeklődni hétköznap és hétvégén is egész nap. Címünk: 2700 Cegléd, III., Rákóczi út 66. sz. III. 14. Duhaj István.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat háromszobásra. Cím: Budapest, Kerepesi út 5. V. ép. II. 24. 1087. Telefon: 137-725, Farkas lakás.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás, I. emeleti utcai, 58 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületi, kb. 45-50 négyzetméteres másfél szobás komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII., Festetics u. 4. I. 15. 1087.

Elcserélném Bp., IX. kerület, Gyáli úti MÁV-telepen levő két szoba komfortos, kertes, garázsos lakásomat nem MÁV-rendelkezésű lakásra. Csak a Bp. Ferencvárosi pályaudvaron dolgozó vasutasok jöhetnek számításba. Vidéki cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet bármikor a 832-235 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, IX. kerület, Gyáli út 15. sz. alatti, 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb méretű tanácsi bérlakásra tényleges MÁV-dolgozóval, Budapest területén. Érdeklődni lehet: 429-701, vagy 34-85 munkahelyi és a 457-019 lakástelefonszámon.

Elcserélném Szentes város központjában levő szövetkezeti összkomfortos, lakótelepi, IV. emeleti 1,5 szobás erkélyes lakásomat budapesti hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: Ábrahám Lászlónál a 01-43-01 vagy a 325-046 telefonszámon munkanapokon 7—16 óráig.

Elcserélném a Budapest. X. kerület, Harmat úti lakótelepen levő kétszobás, megkímélt állapotban levő, V. emeleti 54 négyzetméteres, panelos lakásomat hasonló vagy kisebb alapterületű kétszobás tanácsi lakásra. Kisebb komfortfokozatú, régebbi építésű lakások is érdekelnek. Érdeklődni: Krajcsovics Márton, 1141 Budapest, Egressy út 133. sz. az esti órákban.

Elcserélném Budapest, VIII. kerület, Kerepesi út 5. sz. III. emeleti komfortos, 76 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi egy-, egy és fél szobás komfortosra. Érdeklődni lehet 18 óra után a 338-605 telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C., kamra, kertes, első emeleti szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben levő tanácsi lakásra. Érdeklődni személyesen: Szalontai Jánosné, Budapest, XV. kerület, Csanádi Gy. u. 15. sz. I. 6. (volt Wesselényi u.).

Elcserélném Debrecenhez közel, jó közlekedéssel, 70 négyzetméteres 2,5 szobás komfortos lakásomat Szolnokon vagy környékén levő 1,5 szobás lakásra. Érdeklődni: Román Emil, Hajdúhadház vasútállomás.

Elcserélném egy szoba és két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat kisebb lakásra a Déli pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszám.

Elcserélném Budapest, XV., Rákos u. 106. sz. alatt levő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb méretű lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kissné, 428-592-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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—3172. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM — ARA: 1,30 FORINT — 1983. NOVEMBER 28.

A TARTALOMBÓL:

Gazdaságpolitikai agitációnk feladatai 3. oldal

Konténertársaság konténerek nélkül 4. oldal

Fogas kérdések 6. oldal

KIHELYEZETT SZMT-ÜLÉS

Milyen a záhonyiak közérzete?

Termelést segítő szakszervezeti feladat az élet- és munkakörülmények vizsgálata

A *záhonyi* átrakókörzet jelentőségét ismerték el azzal, hogy október 27-én a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsa Záhonyban tartotta kihelyezett ülését. Az SZMT az üzemigazgatóság dolgozóinak *élet- és munkakörülményeit* vizsgálta meg, az egészségügyi és szociális ellátás helyzetét tekintette át. Az írásos beszámolóhoz *Rigó Zoltán* üzemigazgató fűzött szóbeli kiegészítést, valamint *Szabados Sándor*, a területi szakszervezeti bizottság megbízott titkára adott tájékoztatást a legfontosabb szakszervezeti feladatokról.

Bár minden évben nagyarányú beruházások folynak, azonban az új létesítmények átadása ellenére is megmaradtak a *mostoha munkakörülmények*. Az átrakómunkások száma folyamatosan csökken, s a nagyobb fizikai és idegi megterheléssel járó munkakörökben is — mint sarus, kocsirendező, váltókezelő, vonatkísérő — a szükséges létszámot csak *túlóráztatással* lehet biztosítani. Hiába emelik itt az átlagosnál jobban a kereseteket, nehéz a hiányzó embereket pótolni. A beruházásoknak köszönhető, hogy *az átrakást egyre több területen gépesítették*, azonban a kézi átrakás aránya így is 12-13 százalékos.

A munka jellegéből adódik, hogy a balesetek száma magas. Eredmény viszont, hogy a kiesett munkanapok száma folyamatosan csökken. A baleseti okok javarészt személyi mulasztásra, fegyelmezetlenségre vezethetők vissza, ami nagyobb figyelmet, fokozott ellenőrzést követel.

Javult az üzemegészségügyi ellátás a záhonyi körzetben. A gyógyító és megelőző munkát jelenleg öt üzemorvos, s a záhonyi rendelőben 15 féle szakrendelés biztosítja a mintegy hétezer vasutasnak. Gond viszont, hogy a legnagyobb erőfeszítések ellenére is magas a *megváltozott munkaképességű* dolgozók száma. Mind az ötszáznak — mivel közülük soknak alacsony az iskolai végzettsége — nem tudnak megfelelő munkát adni.

A szociális ellátás tételei közé tartozik a *munkásszállítás*. Mivel a dolgozók háromnegyede a környező 80 községből jár be, így a szállításukhoz igénybevett *21 autóbusz évi tízmillió forinton felüli költsége indokolt*. Az üzemi étkeztetés helyzete a MÁV átlagnál jobb. Záhonyban 800, Eperjeskén 2000 adagos konyha van. Az egyes, nagyobb munkahelyeken *15 tálalókonyhát üzemeltetnek*. A lakáshelyzet megoldásában sokat jelent, hogy közel 700 lakás van a vasút kezelésében, s az utóbbi években *a munkáslakást vásárlóknak és építkezőknek valamennyi jogos kölcsönigényét kielégítették*.

Jók a feltételei a közművelődési munkának a záhonyi szakszervezeti művelődési házban. A sportolásra pedig a *Záhonyi VSC* korszerű létesítményei biztosítanak lehetőséget. Az igények felkeltésén is múlik, hogy ezeket jobban kihasználják, mint ahogy az üdültetési lehetőségek kihasználása a fő szezonon kívül szintén javítható.

Pétervári József, az SZMT titkára összefoglalójában kiemelte, hogy a záhonyi vasutasok tevékenységének hatásfoka, minősége a népgazdaság egészét befolyásolja. Ezért *a termelést segítő szakszervezeti munkának is lehet tekinteni a dolgozók helyzetének vizsgálatát*. Továbbra is szükséges a nehéz fizikai munka kiváltása gépesítéssel. Fontos az is, hogy fordítsanak nagyobb gondot a munkában megrokkant dolgozók rehabilitációjára, illetve a *megfelelő bérezésre*.

L. B.

ZÖLD UTAT A FORDAVONATOKNAK!

Répaszezon Ercsiben

Gyorsított rakodás • Megállapodott a gyár és a vasút • Százból vissza hetvenkettőt

Ercsi állomás nyolc fogadóvágányával a pécsi fővonal középállomásának számít. Ilyenkor, a cukorgyártás időszaka alatt sem ritka, hogy a főváros, valamelyik pályaudvarát mentesítenie kell. Dolgozói azonban tudják, hogy a cukorgyártás népgazdasági feladat, elsősorban tehát zöld utat kell adni a fordavonatoknak, mert a korszerűsített gyár várja a répát.

Kiss József a gyár szállítási osztályának vezetője mégis a gondokról beszélt.

— Különösen a kampánykezdés idején ad több gondot a szállítás, mert nem mindenütt értik meg a termelők azt, ha a gyár elindul, a cukorgyártás elkezdődik, akkor ezt a folyamatot nem lehet megállítani, *a répát biztositani kell*. Elég nagy a területünk — Szakályhögyész, Bátaszék, Paks, Fürged területéről és Ercsitől nyugatra bőven van állomás, ahol a rakodást végezzük. Paksról például 35 ezer tonna répát várunk. Sárbogárdról 45 ezer tonnát, Simontornya, Fürged, Sárosd 15-13 ezer tonnát jelentettek ebben az őszi szezonban. Terveink szerint az idén — s reméljük, nem csúszunk át a jövő esztendőre — háromszázezer tonna répából készítünk cukrot. Az elmúlt évben 256 300 tonna érkezett vasúton.

Az ercsiek jól tudják, hogy az elmúlt évben mik voltak a nehézségek, levonták a tanulságot a fordavonatok fogadásából, remélik — mivel közel azonos mennyiségű a répa, mint tavaly volt — nem lesz akadálya a folyamatos szállításnak.

A térséget járva mi is tapasztaltuk, hogy a jól kiépített rakterületeken rövid idő alatt megtelnek a vonatok répával. Ilyen új rakterület épült Sárosdon és Abán. Az utóbbi 3,5 millió forintért. Ahol iparvágányos rakodás van — mint például Pakson — ott egyszerűbb a munka. Az új UNC—200-as rakodógépek kezelői már minden fortélyát ismerik a rakodásnak, gyorsan dolgoznak gépeikkel. A pécsi vasútigazgatóság fordavonatai idejében megtelnek (120-130 kocsi), s tartani tudják az ideális fordulóidőt, csak a nagyobb távolságnál csúszhat be késés. Ez ellen már az állomások dolgozói is sokat tehetnek.

Finda Péter állomásfőnök a fordavonat kocsirendezőivel megbeszéli a soron következő feladatokat

— Amit lehet, természetesen mi is megteszünk — vette át a szót *Finda Péter* állomásfőnök —. Igaz, hogy csak egy tolatómozdonyunk van, de ha a vágányzárakkal is számolunk, és ha a feladó állomások is tartják szavukat, mint eddig, akkor nem lehet fennakadás a szállításban. Megállapodásunk van a gyárral arra, hogy *a beadott száz kocsiból 72-öt adnak vissza 24 óra alatt*. Közös érdekünk e megállapodás betartása, különben hiba csúszhat a számításba. Eddig bevált a fordarendszerünk.

Ilyenkor a kampány alatt több emberre van szüksége a vasútnak is. Az állandó létszám 19 fő, éppen ezért gyakori az állomásfőnök szolgálata is. Besegítenek továbbá a nyugdíjas vasutasok, hogy ne legyen fennakadás a munkában. Biztosít ezenkívül embert Pusztaszabolcs és időnként Székesfehérvár is.

Zelman Ferenc

Munkaverseny a Landlerban

Többet, jobban, gazdaságosabban! – ez a jelszavuk

A Landler Jenő járműjavító szocialista brigádjai is csatlakoztak a SZOT felhívása nyomán országszerte kibontakozott felszabadulási jubileumi munkaversenyhez. Az üzemen belül a teherkocsi-javító osztályhoz tartozó *Steinmetz Miklós* brigád volt a kezdeményező. Legújabb vállalásaik középpontjában az 1983. évi őszi forgalmi feladatok maradéktalan teljesítése áll. Távlati célkitűzéseik között pedig a hatékonyság folyamatos növelése és munkájuk minőségének javítása, gazdaságosabbá tétele szerepel.

Az üzem vezetői egyébként már *109 brigád felajánlását egyeztették a kiadott irányelvekkel*, amelyeket a brigádvezetők tanácskozása hagyott jóvá. A tenniakarásra jellemző, hogy a szeptemberi és az októberi teljesítmények kimagaslóak: *a javítási állagot tekintve 13, míg a darabszámos terv vonatkozásában 8 százalékos a túlteljesítés mértéke*. Az üzem kollektívái októberben 164 teherkocsi javítását végezték el a darabszámos tervben előirányzott 136 kocsi helyett. A takarékossági célkitűzések teljesítéseként *a fenntartási költségkeretek felhasználása is kedvezően alakult*. A korábbinál jobban sikerült kielégíteni a társjárműjavítók és vontatási telepek alkatrész iránti igényeit is. Mindebben a szocialista brigádok vállalalásainak teljesítése meghatározó jelentőségű.

A *Hriágyel Mihály* vezetésével tevékenykedő brigád például 114 százalékos teljesítménnyel büszkélkedhet, ezenkívül egy hűtőkocsi terven felüli főjavításával segítette elő a közös célkitűzések megvalósítását. A *Henyei István* vezette Pogány József szocialista brigád többletként 15 tartálykocsi fővizsgáját és további 7 jármű futójavítását végezte el.

Kitérőcserék, határidőre

Miskolc-Tiszai pályaudvaron az egyes kitérővágányok műszaki állapota annyira leromlott, hogy azok kicserélése szükségessé vált. A munkát a miskolci pályafenntartási főnökség dolgozói október 26-tól november 5-ig elvégezték. Az átépítés idejére az állomási technológiát részben át kellett dolgozni, különösen a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedtetése céljából. Ebben a forgalmi szakszolgálat, míg a mozdonyok pontos kijárásának biztosításában a vontatási részleg dolgozói jeleskedtek, mozdonyrádión együttműködve a forgalmi szolgálattevőkkel.

Végső soron a társszolgálati ágak jól összehangolt munkájának eredményeként készültek el határidőre a kitérőcserék és vált lehetővé, hogy a vonatok sebességcsökkentés nélkül, balesetmentesen közlekedhessenek.

Oklevél- és jutalomátadás Lökösháza állomáson

Curtici magyar-román határállomáson már régi hagyománya van a MÁV és a CFR dolgozói közötti nemzetközi munkaversenynek. Az idei év első felében elért eredményeikkel a magyar vasutasok bizonyultak jobbnak, s elnyerték az ezt tanúsító *oklevelet*, az azzal járó 30 000 forint jutalommal.

A november 3-án *Lökösházán* megtartott átadási ünnepségen a MÁV részéről *Tóth Imre* szegedi igazgatóhelyettes és *Valkó Pál*, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség vezetője, a CFR képviseletében *Vlad Ovidiu* temesvári területi igazgató és *Boboc Mihail*, Curtici állomásfőnöke köszöntötte a munkaversenyben kitűnt vasutasokat.

Többen kaptak *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, s most első alkalommal avattak a határállomás fiatal dolgozói közül *Szakma Ifjú Mesterét*.

A Nemzeti Színházért

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség dolgozói elsők között csatlakoztak ahhoz a felhíváshoz, amely a Nemzeti Színház felépítése érdekében vált országos mozgalommá. Október 15-én és 22-én *kommunista szombatot tartottak*, amelyen 157-en vettek részt és összesen 976 társadalmi munkaórát teljesítettek.

A munkadíjból 14 537 forintot felajánlottak a Nemzeti Színház megépítéséhez, 6177 Ft-ot a székesfehérvári városi tanács, míg 7526 forintot a pft. főnökségi szb egyszámlájára fizettek be.

Józsefváros konténer-pályaudvar

Józsefvárosban speciális konténerhordozó járművek segitik a ki- és berakodást
Cikkünk a 4. oldalon

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

November 10-én nyugállományba vonuló vasutasokat tüntettek ki a MÁV Vezérigazgatóságon. A vasút gazdasági vezetői és a vasutas-szakszervezet nevében *Nagy Károly*, a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára üdvözölte a részvevőket, köztük *Szűcs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját és *Szemők Bélát*, a vasutas-szakszervezet titkárát. Ezután *Perger Imre*, a KISZ-bizottság titkára köszöntötte a nyugállományba vonuló vasutasokat és kívánt nekik hosszú, boldog életet.

A kedves hangú köszöntő után Szűcs Zoltán adta át a miniszteri és a vezérigazgatói kitüntetéseket.

Szűcs Zoltán átadja a kitüntetéseket

Nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréseként — a Magyar Napköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: *Dr. Nagy Éva* igazgatóhelyettest, MÁV Anyagellátási Igazgatóság; *dr. Nemeskéri Kiss Géza* műszaki-gazdasági tanácsadót, MÁV Vezérigazgatóság; *Németh Jánosné* raktárkezelőt, Bp.-Ferencváros Szertárfőnökség; *Kiss Istvánné* ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság; *Szabó Józsefné* csoportvezetőt, Vasútegészségügyi Ig.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: *Andó Pál* kábelszerelő, MÁV TBÉF Budapest; *Balázs Mihály* fogazó, MÁV Északi Járműjavító Üzem; *Csernátoni István* forgalmi ügyintéző, Záhony Üzemig; *Dányi János* kocsirendező, Miskolc KÜF; *Dobó Ferenc* ügyintéző, Pécs Vasútig: *Szakács Gyula* tmk-lakatos, Sopron Vont. Főn; *Szabó Károly* főpályamester, Bp. Angyalföld Pft. Főn.

A közlekedési miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: *Balogh János* ügyintézőt, MÁV Vezérig., *Baki Miklós* főn. vezetőt, MÁV Egészségügyi Ellátó Főn; *dr.. Benkő Antal* vezető főorvost, Budapest MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet; *Csonka László* mozdonyvezetőt, Komárom KÜF; *Faludi Mihályné* daru- és tolópadvezetőt, Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem; *Horváth Pál* raktári munkást, Budapest Keleti KÜF; *Jelenik Erzsébet* táblaellenőrt, Budapest MÁV Számítástechnikai Üzem; *Józsvai Tibor* műszaki gazdasági tanácsadót, Budapest Vasútig.; *Katona József* művezetőt, MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal; *Kátai György* segédmunkást, Pécs MÁV BFF; *Kiss Lukács* lakatost, Szolnok MÁV BFF.; *dr. Kocsis Ferenc* csoportvezetőt, Szeged Vasútig.; *Korláth Lajos* előmunkást, Záhony Pft. Főn; *Kovács Ferenc* hegesztőt, Szombathely MÁV Járműjavító Üzem; *Maglóczky István* lakatos csoportvezetőt, Budapest MÁV TBÉF; *Márté Ferenc* műszaki-gazdasági tanácsadót, Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem; *Nagy Pál* kapust, MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal; *Németh István* gőzmozdonyvezetőt, Hatvan KÜF; *Pagonyi Béla* minőségi anyagátvevőt, Budapest MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főn; *dr. Péntek Márta* szakorvost, Budapest MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet; *Ritecz András* lakatos csoportvezetőt, Budapest MÁV Szak- és Szerelőipari Főn; *Szabó Iván* forgalmi szolgálattevőt, Tapolca KÜF; *Szundi József* raktárkezelőt, MÁV Landler Jenő Országos Osztószertárfőn.; *Szűcs László* áruirányítót, Püspökladány KÜF; *Tóth János* személyzeti vezetőt, Pápa Pft. Főn.; *Tóth Jenő* főpályamestert, Tapolca Pft. Főn.; *Tulézi András* művezetőt, Budapest MÁV Jobbparti BFF; *Zentai Győzőné* osztályvezető-helyettest, Budapest MÁV Központi Számviteli Hivatal.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: *Bibók Dezső* pályamunkást, Budapest MÁV Ép. Főn.; *Bodnár Imre* vizsgáló főkalauzt, Miskolc KÜF; *Farkas János* tolatásvezetőt, Békéscsaba KÜF; *Kernács Lajos* kocsirendezőt, Cegléd KÜF; *Laurencsik János* műszaki-gazdasági tanácsadót, MÁV Vezérigazgatóság; *Lovász Lajos* váltókezelőt, Debrecen KÜF; *Macskás János* villanyszerelőt, Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem; *Majer János* vonalgondozót, Dunaújváros Pft. Főn.; *Mátyás József* tanműhelyvezetőt, Debreceni MÁV Oktatási Főn; *Ország Ferenc* csapatvezető előmunkást, Pápa Pft. Főn.; *Ragács József* forgalmi részlegvezetőt, Balassagyarmat KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: *Agócs Miklós* mérlegszerelőt, Szolnok MÁV Járműjavító Üzem; *Bakos Sándor* építőipari előkalkulátort, Celldömölk MÁV Ép. Főn.; *Balogh Árpád* váltótisztítót, Záhony Üzemigazgatóság; *Bódizs Antalné* személypénztárost, Cegléd KÜF; *Cser József* kereskedelmi állomásfőnök-helyettest, Veszprém KÜF; *Gaschitz Rozália* hivatalsegédet, MÁV Vezérigazgatóság; *Gáspár József* hegesztőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Üzem; *Gyurán Imre* rugókovácsot, Miskolc MÁV Járműjavító Üzem; *Hauser László* ügyintézőt, Pécs Vasútigazgatóság; *Horváth Dezső* művezetőt, Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem; *Horváth György* szakoktatót, Szombathely MÁV Oktatási Főn.; *Hubicsák Sándor* sarust, Záhony Üzemig.; *Juhász Pál* beruházó műszaki ellenőrt, Budapest MÁV Beruházási Iroda; *Kenyó Gábor* pályamunkást, Budapest Terézvárosi Pft. Főn.; *Kéri József* ker. vonalb. Szeged Vasútig.; *Kiss Mihályné* ügyviteli alkalmazottat, Dunaújváros KÜF; *Kisiván János* jegyvizsgálót, Gyékényes KÜF; *Körössy Pál* állomásvezetőt, Szerencs KÜF; *Lakatos Albertné* portást, Budapest MÁV Tervező Intézet; *Légényi István* mozdonyvezetőt, Győr KÜF; *Madas Valér* kocsilakatost, Békéscsaba KÜF; *Mayer Péterné* adatrögzítőt, Budapest MÁV Számítástechnikai Üzem; *Megyeri Ferenc* pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; *Megyeri Istvánné* számviteli vezetőt, Debrecen Vasútig.; *Mészáros Imre* gépügyi csoportvezetőt, Budapest MÁV Ép. Főn.; *Mészáros Károly* ügyintéző csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; *Mihucza István* sarust, Záhony Üzemig.; *Nagy András* vonalgondozót, Kisújsszállás Pft. Főn.; *Nánik Sándorné* fordítót, MÁV Vezérigazgatóság; *Miklós István* váltókezelőt, Székesfehérvár KÜF; Ónodi Ferenc vágánygondozót, Nyíregyháza Pft. Főn.; *Papp Zsigmond* építő pályamestert, Szentes MÁV Ép. Főn.; *Pál Gábor* vonatfelvevőt, Tapolca KÜF; *Pálinkás Mihály* anyaggazdálkodót, Budapest MÁV TBÉF; *Péczeli Dezsőné* ügyintézőt, MÁV Központi Számviteli Hivatal; *Pénzes Gyula* mozdonyvezetőt, Debrecen KÜF; *Ruzsa László* főmérnököt, Budapest MÁV Épületfenntartó Főn.; *Sári László* tolatásvezetőt, Miskolc KÜF; *Simon Béla* raktárnokot, Budapest Nyugati KÜF; *Szentgáthi Miklós* szerkesztőt, Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem; *Szobota Illés* kocsivizsgálót, Miskolc KÜF; *Tóth András* vonatvezetőt, Kecskemét KÜF; *Tóth Miklósné* kocsi-takarítónőt, Bátaszék KÜF; *Varga Dezső* rendészetvezetőt, Miskolc KÜF; *Várkonyi István* kapust, Füzesabony KÜF; *dr. Winkler Péterné* ügyintézőt, MÁV BVKH; *Zahorecz Mihály* raktárvezetőt, Békéscsaba Szertárfőn., Kiss Jánosné ügyintézőt, Budapesti Vasútig.

A kitüntetettek egy csoportja (Laczkó Ildikó felvételei)

Szombathelyen megkezdődött a szakszervezeti politikai oktatás

Első ízben szervezte meg saját hatáskörben a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás propagandistáinak a felkészítését a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság. A gárdonyi központi felkészítőre 10 új propagandistát küldtek, a többit — mintegy hetvenet — október 3-án, 4-én és 5-én Szombathelyen készítették fel az új oktatási évadra.

A propagandisták e három nap alatt tíz témakörrel ismerkedhettek meg. A hallgatók az időszerű kül- és belpolitikai kérdések mellett tájékoztatást kaptak a vasút előtt álló legfontosabb feladatokról, valamint a szakszervezetek pártirányításáról. Az előadók között volt *Nagy Lajos*, az MSZMP Vas megyei Végrehajtó Bizottság tagja, az SZMT vezető titkára, *dr. Bankits István*, a megyei pártbizottság osztályvezetője, *Kapronczai János* vasútigazgató és *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára.

Nyugat-Dunántúlon az 1983 84-es oktatási évben a vasutasok közel 40 százaléka, több mint 4000-ren részesülnek szakszervezeti oktatásban. A *Társadalmunk kérdései I.* tananyagát három csoportban 95-en, a *Társadalmunk kérdései II-őt* öt helyen 143-an tanulják. Legnépesebb az *Időszerű kérdések* tanfolyama. A négy megyében 125 csoportban ezt 2899 vasutas sajátítja el. 44 helyen szervezték meg a tisztségviselők oktatását 942 résztvevővel és 4 szocialista brigádvezetői képzést indítottak 47 hallgatóval.

Egy-egy tanfolyamnak átlagosan 14 hallgatója lesz. Ez módot és lehetőséget ad arra, hogy az oktatás jellegű foglalkozások helyett, tartalmas, információcserére alkalmas témák alapos megbeszélése alakuljon ki a propagandisták és a vasutasok között.

A tanfolyam ideje alatt — kéthavonta — a tapasztalatok megbeszélése, továbbadása és értékelése céljából megbeszéléseket tartanak a propagandisták részére *Celldömölkön, Sopronban, Szombathelyen, Tapolcán, Zalaegerszegen* és *Veszprémben.*

Sz. Jakab

Két nép barátságát erősíti

Beszélgetés az MSZBT-munkáról

Dányi Pálné, a Békéscsabai Vasutas Művelődési Ház igazgatója, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából a Magyar—Szovjet Baráti Társaság *aranykoszorús kitüntető jelvényét kapta*, hosszú ideje végzett eredményes munkájáért.

— Az MSZBT-ben végzett tevékenységekről mostanában jóval kevesebbet hallani, mint a kezdeti években, amikor nagy nyilvánosságot kapott. Miért?

— *Talán mert a munka más jellegű lett az évtizedek folyamán.* Bensőségesebb, szinte személyekhez kötött és ez nem olyan látványos. A híre azért messzire elmegy. Tavaly például azzal keresett föl bennünket egy kamcsatkai fiatalember, hogy neki azt mondták: *ha Magyarországra jön, el ne kerülje a békéscsabai vasutasokat, mert azok nagyon szeretik a szovjet embereket. S ez így igaz.*

— Mióta van kapcsolata a baráti társasággal?

— *Szinte a megalakulásától, de a szovjet emberekkel még előbbről.* Tizenhárom éves gyermeklány voltam, amikor Budapest ostroma alatt édesapám tífuszt kapott és súlyos betegségéből *a szovjet katonák segítsége mentette meg.* Gyógyszerrel, kezeléssel, élelmiszerrel. Ez olyan meleg emberi gesztus volt a vérzivatarban, amit soha el nem felejtek, s kihatott a későbbi emberi, közösségi, népművelői tevékenységemre. Erős indíték volt. S munkám közben nagyon sok barátot szereztem. Évek óta levelezek, a Szovjetunióban van vasutas partnerem, professzor, meg gyári munkás is.

— Ha szovjet turistacsoport látogat Békéscsabára, a művelődési házat mindig fölkeresik.

— Igen. S ha a fiatalok vannak többségben, fiatalok társaságáról mindig gondoskodunk. *Rengeteg segítséget kapunk ehhez a KISZ csomóponti bizottságától és az alapszervezetektől.* Szívesen jönnek és foglalkoznak ők is a szovjet vendégekkel. Túlzás nélkül mondhatom, remekül tudok együtt dolgozni a KISZ-esekkel.

— Hány szovjet csoport kereste már föl a házat?

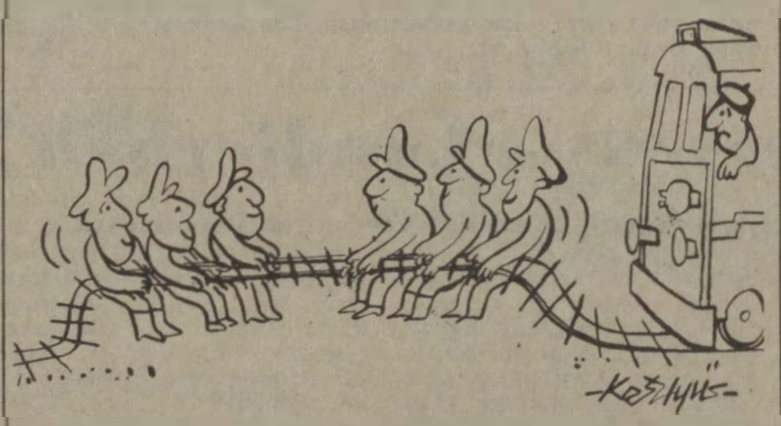
— Nyolcéves működésem alatt évente nyolc-tíz, tehát sokan megismerték a vasutasszakszervezet művelődési intézményét, az itt folyó munkát, s eltöltöttek nálunk egy kellemes délutánt vagy estét.

— A vendéglátáson kívül még mit tesznek?

— Több klubunkban folyik az *Ismerd meg a Szovjetuniót* című előadássorozat. Nyelvtanfolyamot is tartunk. Állandóan foglalkozunk az orosz és szovjet zenével. A fúvós zenekarunk a nyáron egyhetes turnén volt Penza megyében és nagy sikerrel koncertezett mindenütt. Évek óta megrendezzük a több szintű vetélkedőt a *Ki tud többet a Szovjetunióról* témában. Csoportos látogatást tettünk a Szovjet Kultúra Házában, és a könyvtárunk bő választékot nyújt nemcsak könyvekből, de szovjet hetilapokból és folyóiratokból is olvasóinknak. Azok a vasutasok pedig, akik jutalomüdülésen jártak kint, élménybeszámokat tartanak, melyek nyomán mind többen mennek békevonatokkal, vagy másként a Szovjetunióba.

Vass Márta

SZAKMAI VETÉLKEDŐ



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Fórum

Évente több ezer dolgozó éri el a nyugdíjkorhatárt, és készül a megérdemelt pihenőre. Ehhez a készülődésre nyújtott segítséget a *Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Bizottsága* oly módon, hogy a nyugdíj előtt álló dolgozók részére fórumot szervezett.

Dr. Löwey Ferenc, a nyugdíj hivatal helyettes vezetője vitaindító előadásában csokorba gyűjtötte azokat a közérdeklődésre számottartó kérdéseket, amelyekkel a leggyakrabban felkeresik a dolgozók a nyugdíjmegállapító szerveket. Szólt a nyugdíjigénylés, az adatközlés, a hozzátartozói nyugellátás, a felmondási idő és a figyelembe vehető keresetekről, konkrét példákkal alátámasztva.

A nagy érdeklődés nemcsak a megjelentek számában — mintegy 140-en vettek részt —, hanem a feltett kérdések széles körében is kifejezésre jutott. Dr. Löwey Ferenc részletesen válaszolt azokra a kérdésekre is, amelyek az egyének sajátos életkörülményeiből adódnak és az általánosítható sémától eltérnek.

Nyugdíjas-találkozó a TBKF-en

Fehérasztal mellett

A Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség szakszervezeti bizottsága 1977. óta évente megrendezi nyugdíjasai találkozóját. Az idén erre az eseményre november 8-án került sor. A nyugdíjas-találkozó előkészítési és szervezési munkáit kezdettől fogva a főnökség *Bláthy Ottó* szocialista brigádja végzi. A 15 tagú brigád minden évben meglátogatja a nyugdíjasokat, személyesen tájékozódik élet- és szociális körülményeiről, s tapasztalatairól tájékoztatja az szb-t. A találkozó résztvevői terített asztal mellett felidézték emlékeiket és elbeszélgettek volt kollégáikkal, nyugdíjastársaikkal.

A résztvevők szórakoztatásához hozzájárult a brigád által patronált *Vörösmarty utcai* általános iskolának a kultúrcsoportja is.

VISSZAVÁRJÁK ŐKET

Édesanyák gyesen

Nőbizottsági felmérés helyzetükről, igényeikről, lehetőségeikről

Hogyan törődnek velük? Miként tartják a kapcsolatot a gyermekgondozási szabadságon levő kismamákkal a szolgálati helyeken? — erről tárgyalt november 16-án a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának nőbizottsága. Ezt megelőzően felméréseket végeztek az igazgatóság területén a gyesen levő nők helyzetéről. A gazdasági vezetéssel együtt megtartott tanácskozáson *Krassói Sándorné*, a tb. nőbizottságának vezetője számolt be a tapasztalatokról.

Az igazgatóság területén 7000 nő dolgozik, és 10 százalékuk van jelenleg gyesen. A gyermekgondozási segély 3 éves időszakát teljes egészében a viszonylag alacsonyabb jövedelműek, illetve a fizikai munkakörben foglalkoztatottak veszik igénybe. Mások, főleg az értelmiségiek, hat hónap és két év közötti otthon töltött idő után térnek vissza a munkahelyükre. A felmérésből az is kitűnt, hogy a gyésen levőkkel való törődés és kapcsolattartás általában kielégítő. Többnyire

a szocialista brigádok, a a közvetlen kollégák és a nőbizottsági tagok keresik fel a kismamákat.

Legszorosabb a kapcsolat a kisebb létszámú szolgálati helyeken, ahol szinte mindenki ismeri egymást, de a távolabb lakókat még ezekről a helyekről is inkább csak alkalomszerűen látogatják meg a munkatársak. A gyesen levők nagyrésze gyakran érdeklődik a szolgálati főnökségen zajló események iránt. Odalátogatásuk alkalmával gyermeküket vagy gyermekeiket is magukkal viszik.

A vizsgált területeken általában

rendszeresen tartanak kismama-találkozókat.

Olyankor a gazdasági és a mozgalmi vezetők, aktivisták beszámolnak a meghívottaknak a munkahelyi változásokról és minden olyan körülményről, ami a kismamákat érdekli. Hiba azonban — hangzott el a beszámolóban —, hogy a szakszervezet lapját, a *Magyar Vasutast* nem minden szb. küldi meg a gyermekével otthon levő nődolgozóknak.

A vizsgálatból az is kitűnt, hogy a kismamák igénylik a névadó- és gyermeknapi ünnepségek megtartását, az ezzel kapcsolatos rendezvényeket. Ebben

jó példával jár elöl a Keleti körzeti üzemfőnökség,

amelynek vezetése a gyermekes vasutas szülők részére immár három éve minden nyáron két alkalommal „gyermekvonat"-ot közlekedtet különböző tájakra, amelyek élményt nyújtanak felnőttnek és gyermeknek egyaránt. Az ilyen és ehhez hasonló rendezvények költségét nagyobb részben a helyi szakszervezeti bizottságok és KISZ-szervezetek fedezik.

A felmérés nyomán azt is megállapították, hogy a munkahelyre visszatérő édesanyák zöme eredeti beosztásába kerül. Változtatás csak a nődolgozó kívánságára történik. A nőbizottság a túlmunkájukkal, illetve az éjszakai beosztásukkal vagy bérezésükkel kapcsolatos jogsértést sem tapasztalt.

A tanácskozáson a kismamák továbbtanulásával is foglalkoztak és örömmel állapították meg, hogy

a gyesen levők közül többen tanulnak középiskolában, a tisztképzőn vagy egyéb tanfolyamokon.

A Keleti KÜF-nél például tizenöten a középiskolát, hárman a tisztképzőt végzik. A komáromi KÜF-nél is nyolc középiskolás és egy továbbképzős kismamát tartanak nyilván.

A szakszervezeti bizottságok évente beszámoltatják a gazdasági vezetőket a népolitikai határozat végrehajtásáról. Ennek további elősegítését szolgálja, hogy a felmérés részletes, írásos anyagát a TB nőbizottsága megküldi a területen lévő összes szb.-nek.

(s)

Sajtóban, rádióban, tévében is...

Gazdaságpolitikai agitációnk feladatai

Az elmúlt években sajnos tartós tendenciává vált az a korábban csak hullámvölgynek hitt visszaesés, amely a MÁV teljesítményeiben bekövetkezett. A VI. ötéves terv eddig eltelt időszakában a vasút személy- és áruszállítási eredményeiben jelentős a visszaesés, sőt egyre súlyosabb gondot jelent, hogy a mennyiségi teljesítmények mellett néhány minőségi mutató, elsősorban a szállítás gazdaságossága sem a tervezettnek megfelelően alakul. Különösen kedvezőtlen ez abban az összefüggésben, hogy a vállalati gazdálkodásra áttérve, most a korábbiaknál erőteljesebben kerül előtérbe a hatékonyság, az eredményesség követelménye.

A kialakult helyzet intézkedéseket követel különböző szervezési, vezetési, gazdálkodási területeken és szinteken egyaránt. Az sem lehet kétséges, hogy az új helyzethez kell alkalmazkodni a gazdaságpolitikai agitációs, propagandamunkában is.

A termelést-gazdálkodást segítő mozgalmi agitációs tevékenység feltételei nemcsak a vasútnál nehezebbek a korábbinál. Ezt fogalmazta meg az MSZMP Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezete, és — legutóbb — a SZOT félidős értékelő beszámolója is. Ebből indult ki szakszervezetünk titkársága és az MSZMP MÁV Vezérigazgatósági Végrehajtó Bizottsága is, *amikor együttes ülésen vitatta meg a MÁV munkáját, gazdálkodását segítő politikai agitáció soron levő feladatait.* A szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya, valamint a pártbizottság gazdaságpolitikai bizottsága előterjesztése alapján az együttes ülés elemezte a jelenlegi helyzetet, a gazdaságpolitikai agitáció körülményeiben, feltételrendszerében bekövetkezett változásokat és meghatározta a legfontosabb feladatokat. Az együttes ülés határozatának megfelelően — figyelembe véve a témával kapcsolatos legújabb állásfoglalásokat, így a SZOT félidős állásfoglalását is — az alábbiakban közreadjuk az elfogadott előterjesztés leglényegesebb elemeit.

Megváltozott feltételek

A MÁV vállalati jogállásából és az önfinanszírozásra való áttérésből adódóan *a gazdaságpolitikai agitáció feladatai is kibővültek.* Ezeken kívül is történtek olyan további változások, amelyek éreztették hatásukat. A korábbi években túlterhelt vasút kevésbé kihasznált vasúttá vált, és amíg egykor a MÁV feladatokat akart átadni más szállítási ágazatoknak, *most újabb fuvarok megszerzése a cél. A személyszállításban viszont a mennyiségi törekvésekkel szemben a minoség javítása került előtérbe.* Új helyzetet teremtett, hogy az üzemszervezés során kialakultak a vállalati középvezetés és a területi végrehajtás új szervezetei, melyek bizonyos gyermekbetegségekkel küszködtek. Mindezek a változások olyan körülmények között jelentkeztek, amikor a költségvetésből származó bevételeink gyakorlatilag megszűntek.

Az új helyzet más vezetési és végrehajtási stílust, nagyobb önállóságot igényel a vasúti túlszabályozottságból származó „parancsra" várás helyett. Mások a követelmények az agitációs, propagandamunkában is. *Arra kell törekedni, hogy a vasutas dolgozók minél szélesebb körben értsék meg a kialakult új helyzet lényegét, összefüggéseit, azonosuljanak a célkitűzésekkel és legyenek a feladatok végrehajtásának, gondolkodó, cselekvő részesei.* Ismerjék fel, hogy szolgáltató vállalat vagyunk, ezért szükséges, hogy az utazóközönséggel és a fuvaroztatókkal való kapcsolatot jó partneri viszony jellemezze. Állomásaink munkájában az üzemi folyamatok mellett az üzleti tevékenységnek is érvényesülni kell. El kell érnünk, hogy állomásaink a vasút üzletei legyenek, ahol a személy- és áruszállítási szolgáltatásainkat kínáljuk, melyeknek minősége feleljen meg megbízóink, utasaink elképzeléseinek.

Újszerű agitációs munkát kell kifejteni a fuvaroztatók és az utazóközönség körében is. A vasútnak nemcsak javítani kell szolgáltatásait, hanem ismertetni, propagálni, népszerűsíteni is kell azokat. Partnereinket meg kell győzni, hogy a szolgáltatások igénybevétele számukra milyen előnyökkel jár. Bizonyítani kell a korszerű szállítási módok előnyeit, ösztönözni kell az egyenletesebb árufeladást, az előszállítási időszakban nyújtott kedvezmények igénybevételét, mozgósítani az időszakos rakodási versenyekre.

Egész közvéleményünk számára meggyőzően kifejezésre kell juttatni, hogy a vasúti szállítás, energiatakarékossága miatt, a legkedvezőbb és hogy részarányának növelése népgazdasági követelmény. Meg kell ismertetnünk azt is, hogy a vasúti személyszállítás nem csupán vállalati gazdasági feladat, hanem az életszínvonal-politika lényeges eleme és jelentős szerepet játszik a társadalmi közérzet alakításában. Mindezekhez a korábbinál sokkal hatékonyabban, szélesebb körben kell igénybe venni a rádió, a televízió, a sajtó nyilvánosságát.

Az érdekek összhangja

A gazdaságpolitikai agitáció egyik legfontosabb feladata ma, *hogy meggyőző érvekkel közelebb hozza egymáshoz a társadalom, a csoportok és az egyének gondolkodását, magatartását.* Esetünkben ez az összvasúti, szakszolgálati, a szolgálati helyi és a személyes érdekek szorosabb kapcsolódását jelenti. Sajnos még közel sem beszélhetünk az érdekek összhangjáról.

A vállalati érdekeltségi rendszert befolyásoló újfajta közgazdasági szabályozók a vasút területén három elkülönülő szinten fejtik ki hatásukat. A MÁV Vezérigazgatóság, az úgynevezett önálló gazdálkodó elszámolási egységek (igazgatóságok, járműjavítók) és a közvetlen végrehajtó szolgálat érdekeit — nem is szólva a még mindig érvényesülő szakszolgálati érdekekről — jobb felvilágosító munkával közelebb kell hozni egymáshoz.

Tény az is, hogy gazdálkodó szervezeteink tevékenysége közel sem olyan hatékony, mint azt a rájuk bízott gazdálkodási jog, a rendelkezésre álló eszköztömeg és munkaerő lehetővé tenné. A népgazdasági értékviszony-változásokra érzéketlenek, ezért legtöbbször nem megfelelő partnerei a fuvaroztató vagy egyéb üzleti partnereknek. Emiatt a MÁV-val szemben érvényesített követeléseknél több esetben hátrány ér bennünket.

Ma még igen sok gondot jelent, hogy az arra illetékes felsőbb szervek *lassan és nem mindig megfelelően reagálnak a dolgozók, az alsóbb szintű gazdasági vezetők, a párt- és szakszervezeti tisztségviselők által feltárt gondokra*, a megalapozott jelzéseket, javaslatokat döntéseiknél és intézkedéseiknél alig veszik figyelembe. Ritkák a személyes találkozások is. Pedig szükség lenne arra, hogy a vasút felső vezetői a különböző fórumokon több alkalommal találkozzanak a dolgozókkal. A közvetlen érvelés, az első kézből kapott tájékoztatás a dolgozók által többnyire csak hírből ismert vezetőktől igen hatásos és jórészt kihasználatlan agitációs, propagandaeszköz.

Demokratikus légkörben

Természetesnek és alapvetően segítő, jobbító szándékúnak kell felfognunk, hogy a különböző fórumokon a gazdasági feszültségek szaporodásával élesednek a kritikai megjegyzések. Számítani kell arra is, hogy a kritizálók egy része kívülállóként, nagyfokú tájékozatlansággal és nyilvánvaló demagógiával tesz javaslatot. A „drukkerként" jelentkező odamondogatást vissza kell szorítani. A vitákat és a kritikai fellépéseket az alapján kell megítélni, hogy a kritizáló mennyire hajlandó a problémák megoldásáért cselekedni. Meg kell értetni, hogy a puszta kritika iránymutató javaslat és megfelelő tettrekészség nélkül mit sem ér.

A kívánt eredményre az vezet, ha a gazdasági vezetők a párt- és szakszervezeti tisztségviselők munkájukban általánossá teszik a gondolkodást formáló érvelést, a párt politikája melletti kiállást, a helyi testületi döntésekért érzett politikai felelősségvállalást, a dolgozókkal való egyéni foglalkozást, a tudatos nevelőmunkát — fejeződik be a Vasutasok Szakszervezete Titkársága és a MÁV Vezérigazgatóság MSZMP Végrehajtó Bizottsága együttes előterjesztése, melynek legfontosabb megállapításait és feladatmeghatározásait tartalmazó állásfoglalását, mindkét testület határozatra emelte.

A vitában is elhangzott — és ezt a SZOT félidős plénuma is megerősítette —, hogy gondjaink megoldását nem várhatjuk pusztán az agitációs-propaganda szférától. *A konkrét, elodázhatatlan intézkedéseket, a jó szervező, irányító munkát semmi sem pótolja.* Olyanról nem lehet meggyőzni az embereket, amiben közeli vagy hosszú távú, egyéni, csoport- vagy össztársadalmi érdekeiket nem ismerik fel. A másik lényeges tanulság az lehet, hogy mindezek figyelembevételével *agitációnkat élőbbé kell tenni.* Nem védekezni, nem utólag magyarázni kell, hanem a rendelkezésünkre álló nem kevés eszközzel és érvanyaggal tudatosan befolyásolni az eseményeket. Ez ma az egyik legfontosabb feladat a vasutas párt- és szakszervezeti szervek számára egyaránt.

Szakszeminárium a forgóvázakról

A *Közlekedéstudományi Egyesület* járműjavítási szakosztálya és a *dunakeszi* járműjavító KTE csoportja októberben kétnapos szakszemináriumot tartott, amelynek napirendjén a „Vasúti személy- és teherkocsik forgóvázának fejlesztése és fenntartása" című témakör szerepelt.

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központban megtartott tanácskozást *Varga Lajos*, a járműjavító üzem igazgatója nyitotta meg, mintegy 60 szakember jelenlétében.

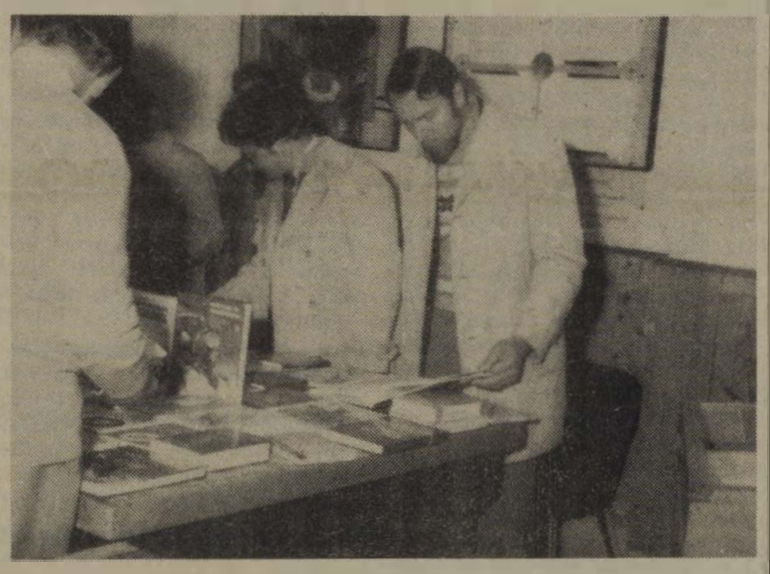
A programban elsőként *Kardos Tibor*, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztályának vezetőhelyettese tartott előadást „A vasúti személykocsiforgóváz fejlesztésének távlatai" címmel. Ezt *Kalmár János* okleveles gépészmérnök „A Kaláka forgóváz-család története" címmel tartott előadása követte. *Láncos Péter*, a MÁV Vezérigazgatóság vasútbiztonsági osztályának főelőadója a Kaláka-forgóváz üzembiztonsági kérdéseivel foglalkozott előadásában.

Az első nap délutáni programjában *Peták Tibor* a dunakeszi járműjavító szerkesztési osztályának vezetője „A hazai gyártású vasúti személykocsiforgóvázak fejlesztésé"-t ismertette. *Dr. Komorócki István*, a MÁV Vezérigazgatóság csoportvezetője a korszerű forgóváz-típusokról beszélt a hallgatóságnak. A nap befejező előadását a Budapesti Műszaki Egyetem Járműgépészeti Intézetének docense, *dr. Simonyi Alfréd* kandidátus tartotta „Forgóvázak dinamikája" címmel.

A másnapi előadássorozat kezdeteként *dr. Oroszváry László*, a GANZ—MÁVAG fejlesztő mérnöke „Forgóvázkeret korszerű tervezése" címmel tartott ismertetőt. A forgóvázak kísérleti vizsgálatáról, a MÁV tulajdonában lévő személykocsik forgóvázának jellemzőiről *Béres István*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa beszélt. *Szabó Vilmos*, a dunakeszi járműjavító technológusa a korszerű személykocsik csere forgóvázjavítási rendszerét foglalta össze előadásában.

A szakszeminárium befejező szakaszában a járműjavító üzemek jelenlevő képviselői közül szót kapott *Oláh Károly*, *Petró István*, *Bóna László* és *Lánczos Péter*, majd értékelő összefoglalóval zárult a tanácskozás.

Műszaki könyvkiállítás



Van miből válogatni

A Landler Művelődési Ház könyvtára az üzem műszaki könyvtárával közösen ebben az évben is megrendezte a már hagyományossá vált műszaki könyvkiállítást és vásárt. A művelődési ház előcsarnokában és a hozzá csatlakozó 1. sz. teremben tárlókon, asztalokon és tablókon mutattuk be a műszaki és közgazdasági szakirodalom legújabb kiadványait.

A kiállítást *Gréman Zoltán*, az üzem fődiszpécsere nyitotta meg. Megnyitójában hangsúlyozta a műszaki irodalom ismeretének fontosságát és ismertette a megjelent érdekesebb könyvújdonságokat. Ezután a kiállítás megnyitóján megjelentek között — a kiosztott sorszámok alapján — / műszaki könyvet sorsoltunk ki.

A vásárlás lehetőségével élve, a kiállítás megtekintői *több mint 5000 Ft értékben vásároltak* a könyvnapra megjelent könyvekből.

Külön tárlóval emlékeztünk meg *Széchenyi István életéről és munkásságáról.* A vitrint az idei műszaki és közgazdasági könyvhónap plakátjai alá helyeztük el, ezzel is tisztelegve Széchenyi István emléke és munkássága előtt.

Bilinszky Ferencné könyvtáros

Kommunista műszak

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 18 brigád több mint 230 tagja vett részt. A dolgozók pályafenntartási munkálatokat végeztek és csinosították, szépítették környezetüket. A kommunista műszakért járó több mint 33 ezer forintot társadalmi célokra ajánlották fel.

Eltérített vonatok

A napi hírekben nemritkán hallunk a világ különböző országaiban eltérített repülőgépekről, valamint az elkövető kalózok, illetve géprablók kétes értékű sikereiről vagy inkább eleve biztosra vehető kudarcairól Előfordult már a hírek szerint az is, hogy tengerjáró hajót térítettek el illetéktelen személyek a kijelölt útvonalától, ám a tettesek erre a kalandra is ráfizettek. Nálunk viszont vonateltérítések fordulnak elő az utóbbi időben, méghozzá úgy, hogy *az elkövetők kilétét, célját senki nem tudja megfejteni,* csupán az okozott kár nagyságát lehet felbecsülni.

A hallatlan esetekről egyik tudósítónk tájékoztatta szerkesztőségünket. Leírja, hogy október 17-én egy tehervonat 49 kocsija — 2624 tonna elegysúllyal — *Curtici* magyar-román határállomásra futott be Szolnok irányából *Nyírábrány helyett.* Két nappal később, október 19-én ismét hasonló, rejtélyes eset történt. Ekkor 26 kocsit térítettek el 1544 tonnával Curticibe, az eredeti állomásnak kijelölt *Biharkeresztes* kikerülésével.

A CFR és a MÁV dolgozói egymást kérdezgették a különös vonateltérítések okáról, de elfogadható magyarázatot senki sem talált. Főként azok után, hogy az előbbi esetben valaki valahol az eltérített vonatnak a 42310-es, majd két nappal később a 44664-es számot adta. Az idén már jóval előbb az is előfordult, hogy az 5684-es számú vonat 32 *dunaújvárosi* rendeltetésű kocsival, 1664 tonnával érkezett meg Curticibe, de akkor még mindenki véletlen irányítási hibára gyanakodott. A nyomozás egyébként azóta sem vezetett eredményre.

Egy biztos: az 5732 tonnát kitevő 107 kocsi ide, Curticibe és vissza Szolnokra, illetve Dunaújvárosba fuvarozása — közel ezer kilométernyi távolságot véve számításba — *sokba került a vasútnak, illetve a népgazdaságnak.*

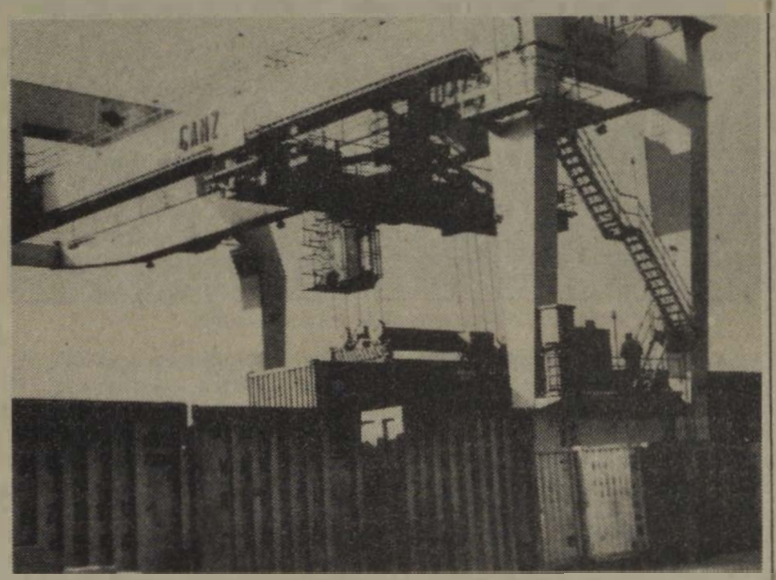
(k)

AZ EURÓPAI VASUTAK ALAPÍTOTTÁK

Nemzetközi konténertársaság – konténerek nélkül

Kölcsönös érdekek fűződnek a hatékonyabb munkához

Az *Intercontainer Társaságot* az európai vasutak 1967-ben alapították, kereskedelmi társaságként, azzal a céllal, hogy szervezze és gazdaságosabbá tegye az európai nemzetközi vasúti konténerforgalmat. Tevékenységi területe — a tengerentúli forgalom mellett — 25 európai országra terjed ki. Ezen országokban az Intercontainer-t vagy maga a honosvasút, vagy annak konténerforgalomra specializálódott leányvállalata képviseli.



Az óriás daru könnyedén emeli magasba a konténereket

Nálunk a MÁVTRANS

Hazai viszonylatban az Intercontainer nemzeti képviseleti szerepét a MÁVTRANS tölti be. Tevékenységét a helyi kirendeltségek (Záhony, Sopron) és a vasútállomások útján fejtik ki.

A képviseleti munka ellátása nem könnyű, hiszen a MÁVTRANS egyrészről olyan szervezettel — *IC vezérigazgatóság, Basel* — áll kapcsolatban, mely a legpontosabb adatszolgáltatást, határidőtartást, aktív kereskedelmi és piackutató munkát és gazdaságos forgalomszervezést igényel, másrészről pedig olyan külszolgálati szervezettel, melynél a felsorolt igények csak másodlagos szerepet töltenek be. Ilyen körülmények között néha spontán előállnak olyan problémák, amelyeket jogosan kifogásolnak az Intercontainernél.

A nemzetközi szervezet munkájában való részvételünk megítélése elsősorban azon múlik, hogy miként tudunk megfelelni a minőségi igényeknek. Hogy melyek ezek az igények és miként lehet ezeket kielégíteni, azt a gyakorlati élet lüktetése gyakran felejteti. Ezért született az az elhatározás, hogy az Intercontainer vezérigazgatóság úgynevezett *helyi kiképzésben* részesítse a forgalmában érintett vasúti dolgozókat.

Jó, ha tudják...

Az első ilyen kétnapos oktatásra került sor november elején Budapesten. Az érdeklődésre jellemző, hogy a MÁV különböző szolgálati helyeiről, az üzemfőnökségekről, a vasútigazgatóságokról és központi hivatalokból 88-an vettek részt az eszmecserén.

Az oktatás gazdag tartalmát biztosította az előadók alapos felkészültsége és színvonalas tájékoztatása az Intercontainer szerepéről, kereskedelmi munkájáról, forgalmi eredményeiről, az egyes képviseletek tevékenységéről, valamint egy nagyon széles körű érdeklődés a hallgatóság részéről.

Néhány érdekes adat az Intercontainer tevékenységéről: Bizonyára meglepő, hogy a társaság saját konténerekkel nem rendelkezik. Ügyfeleitől kapott megbízás alapján a konténereket — általában magán konténereket — *átveszi fuvarozásra*, és egy kézben tartja a forgalom szervezését a feladási állomástól a célállomásig, beleértve az esetleges kapcsolódó közúti fuvarozás lebonyolítását is. Saját forgalmának zökkenőmentes biztosítására azonban speciális *konténerhordozó* kocsikat szerzett be.

A 2400 IC „P" kocsinak döntő hányada négytengelyes és a 400 db kéttengelyes kocsin kívül 10 hattengelyes kocsival rendelkezik, melyeken négy 20 lábas rakott konténer továbbítható egyszerre. E járművek kihasználtsági fokára jellemző, hogy az üres-rakott futás aránya 20-80 százalék. Külön előnye ezeknek a kocsiknak, hogy az igények függvényében — kocsibérmentesen — bocsátják a képviseletek rendelkezésére.

Az Intercontainer munkájában mindenkor *prioritást élvez a kereskedelmi tevékenység*, mely magában foglalja a piackutatást és a fuvarozásszervezést, sőt a rugalmas díjképzést is. Az eredményesség döntő feltétele — és ebben a résztvevő vasutak *jutalék* útján anyagilag is érdekeltek — a vasúti kocsik kihasználása és a tömegesség, mely a zárt vasúti továbbítást lehetővé teszi.

Az Intercontainer forgalma fokozatosan emelkedik, 1981-ben elérte a 770 ezer konténer egységet, és a gazdasági recessziót követően ismételt fellendülés várható.

A forgalom nagyságrendjének megoszlása: tengeren túli 60, európai szárazföldi 30-35, angol forgalom 3-4, transzszibériai forgalom 3-4 százalék.

Földrajzi területek szerint a nyugat-európai vasutak forgalma 70-80 százalékot tesz ki, a többi a szocialista vasutakon bonyolódik. Ezen belül a *MÁV forgalma exportban 1,2, importban 0,8 százalék, mely e kis mennyiséggel is a legnagyobb részarányt teszi ki a szocialista országok között.*

Mit kérnek a MÁV-tól?

Az Intercontainer Társaság szerint elsősorban a szocialista terület nyújt lehetőséget a forgalom jelentős növekedésére. Ezzel kapcsolatban helyénvaló kérdés, hogy mi az, amit a társaság kér a MÁV-tól, illetve mely területeken vár elsősorban előrelépést?

1. A konténerátadási okmányok, valamint a kapcsolatos fuvarlevelek kitöltése gyakran hiányos, a leszámoláshoz szükséges okmányok beküldése késedelmesen történik az IC vezérigazgatóság részére.

2. Nem megfelelő az igények csoportosítása, ezáltal a vasúti kocsik kihasználása elmarad a követelményektől.

3. Gyakran kell túlterhelés miatt a rakott konténereket útközben feltartóztatni.

4. Útközben gyakori a fuvarlevél elválasztása a küldeménytől.

5. A konténerirányvonatok képzésében eddig szinte semmi eredményt nem tudtunk felmutatni.

A felsorolásból érezhető, hogy az eredményesség érdekében a MÁVTRANS és a külszolgálat még szorosabb és tudatosabb együttműködésre van szükség.

Jávor András,
a MÁVTRANS vezetője

MÁR TIZENHAT SZEZON BIZONYÍTJA:

Az Utasellátó kitűnő üzleti partner

Már többször adtunk tudósítást arról az idegenforgalmi tevékenységről, amelynek egyik résztvevője az Utasellátó Vállalat. Ennek lényeges eleme, hogy a nyári hónapok szombati napjain a Balatonra érkező NSZK-beli üdülővendégek különvonatjukon belépéskor Hegyeshalomtól Siófokig ebédet, illetve az előző csoportbeliek hazautazásuk alkalmával Siófoktól a határig vacsorát kapnak az Utasellátó új típusú étkezőkocsijában.

A két héttel megnyújtott idei szezonban több mint háromezer utas vette igénybe a TOUROPA *Kálmán Imre* különvonatán az Utasellátó étkezési szolgáltatását. Az idény utolsó útján, szeptember 17-én Siófokon *Ehrenpfort Werner*, a különvonat utazási vezetője az alábbi nyilatkozatot tette:

— Az idén tizenhatszor jöttünk Magyarországra vonatunkkal, amelyet több alkalommal volt szerencsém elkísérnem. Örömmel mondhatom, hogy *a magyarországi vállalkozás sikeres!* Ezt többek között az is bizonyítja, hogy az idei programot — az érdeklődés miatt — két héttel megnyújthattuk. Nem volt viszont ilyen sikeres a többi, más országbeli vállalkozásunk, ahol 10-15 százalékos visszaesés következett be, ugyanakkor a magyarországi utak részvételi aránya 10-15 százalékkal emelkedett. *Több mint háromezer utast szállítottunk, és nagy részük igénybe vette az Utasellátó kitűnő szolgáltatását.* Ezzel együtt a különböző társszervek érdemes tevékenységét is dicsérem, értve ezalatt elsősorban a MÁV, valamint a siófoki IBUSZ gördülékeny munkáját.

Már régi óhajunk egyébként, hogy az Utasellátó étkezőkocsija velünk is Bécsig közlekedjék, hiszen így mind a be-, mind a kilépés alkalmával több utascsoport étkeztetésére kerülhetne sor. A jövő kilátásai ebben a vonatkozásban is reményteljesek. Vendégeink elégedettek, ezért tart mostmár 16 éve köztünk a szoros, kölcsönösen jó együttműködés — fejezte be nyilatkozatát Ehrenpfort Werner, a TOUROPA-ALPEN-SEE hamburgi vállalkozás utazási vezetője.

A pincérek gyorsan felszolgálják a frissen készült ételeket
Kép és szöveg: **Drégely Vilmos**

CIKKÜNK NYOMÁN

„Érvényesüljön az önkéntesség elve!"

A Magyar Vasutas október 17-i számában megjelent *„Amikor a H betűnél tartottak..."* című riport megállapításaival kapcsolatban *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője az alábbiakat válaszolta:

„A székesfehérvári mozdonyvezetők periódikus kocsirendezői szolgálata tényleg egyedülálló, de nem kivétel. Más üzemfőnökségeknél is előfordul a létszámhiánynak ily módon való enyhítése, de *csak önkéntes alapon*, nem periódikusan előírt rendszerben. Az elegyrendezői szolgálat kisegítésében nemcsak mozdonyvezetők, hanem állomásfőnökök, forgalmi szolgálattevők és más beosztású dolgozók is részt vesznek.

A kocsirendezői beosztás betanított munkás szintű munkakör, arra viszont egyre kevesebb a jelentkező. Ezért munkaerőgondjainkat csak a társigazgatóságoktól történő kirendelésekkel tudjuk egyelőre megoldani. Székesfehérvárott is van 24 kirendelt, legtöbbje a szombathelyi igazgatóságtól. Ennek ellenére sem tudta és ma sem tudja Székesfehérvár az elegyrendezői feladatokat zökkenőmentesen elvégezni.

A riport témáját adó mozdonyvezetői kirendelés tudomásunkkal történt; a székesfehérvári üzemfőnök szóban jelentette. *Hangsúlyoztuk azonban a demokratikus megoldási módokat: az önkéntesség elvének érvényesítését.*

A székesfehérvári mozdonyvezetők ellenállása szubjektív. Meg kell azonban jegyezni, hogy *amikor ez a munkáltatás elkezdődött, a mozdonyvezető munkakörben létszámnövekedési tendencia érvényesült. Jelenleg a mozdonyvezetők létszáma is csökken. Ezért úgy rendelkeztem, hogy a periódikus átvezényléseket Székesfehérvárott állítsák le! Egyidejűleg más üzemfőnökségektől 9 kocsirendező kirendelésére adtam utasítást! Ezen kívül valamennyi szolgálati főnökség figyelmét írásban is felhívtam arra, hogy az alacsonyabb beosztásokba történő vezénylések alkalmával győzzék meg dolgozóikat a vasútüzemi érdekről, és a kirendelést csak akkor alkalmazzák, ha abba a* dolgozó beleegyezik!

Az önkéntes munkavállalás propagandájához vegyék igénybe a tömegszervezetek, valamint a demokratikus fórumok — termelési tanácskozások, sőt a párt- és a szakszervezeti taggyűlések, valamint más közérdekű összejövetelek — segítségét, mozgósító erejét is. Parancs, vagy utasítás jellegű átvezényléseket csak végszükség esetében alkalmazzanak.

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnél 1984. január 1-től — folyamatosan — a mozdonyvezetők kocsirendezőként való foglalkoztatását megszüntetjük.

A munkaerő-propaganda javításával, a meglévő dolgozók foglalkoztatásának még szervezettebbé tételével, a veszteségidők csökkentésével, a szociális ellátás és a bánásmód javításával — elsősorban helyileg — további lehetőségeket látok közös gondjaink megoldásában. Kérjük továbbá a Magyar Vasutas hasonló, segítő szándékú cikkeit munkaerőgondjaink enyhítéséhez!"

Köszönő sorok a vendégkönyvbe

A *Wiener Allianz* osztrák biztosító vállalat fennállásának 25. évfordulója alkalmából 250 dolgozóját magyarországi kiránduláson látta vendégül, október 7-től 9-ig. A különvonathoz három NDK-gyártmányú új étkezőkocsit kapcsoltak, amelyen az Utasellátó dolgozói magyaros ételeket készítettek és szolgáltak fel a vendégeknek. *Ernst Brudna* cégvezető a vendégkönyvbe írt köszönő sorokat az Utasellátó dolgozóinak kifogástalan munkájáért, az udvarias kiszolgálásért.

ÚTKÖZBEN

Ellenőr inkognitóban

Szombathelyről kis késéssel indult a *Savaria-expressz*. A fülkében velem szemben helyet foglaló útitársamra pillantok, aki egy papírlapra jegyezget. Miután Sárvárt elhagytuk, megpillantom kezében a szolgálati menetrendkönyvet is. Minden áthaladó állomáson gondosan kitekint, bele-belelapoz a füzetbe, és időnként jegyez. Celldömölk után eltávozik, s csak fél óra múlva tér vissza. Felkeltette érdeklődésemet.

— Jó szórakozás, hasznos időtöltés lehet a menetrend összehasonlítása a menetidővel — mondom.

— *Nem szórakozásból csinálom, szolgálatban vagyok!* — válaszolja mosolyogva útitársam, *Egervári Sándor*, a szombathelyi vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának az ügyintézője. — *Hetente egy-egy alkalommal valamennyi expressz és gyorsvonatot ellenőrzünk.*

— Miből áll az ellenőrzés?

— Nézzük a vonatok tisztaságát, fűtését, a jegyvizsgáló munkáját és öltözködését, a szerelvények kihasználtságát, a menetrendszerűséget, a vonatok menetrenden kívüli feltartóztatását, valamint az állomási személyzet tevékenységét.

Mint Egervári Sándor elmondotta, tapasztalataikat írásba foglalják, s az illetékeseknek elküldik. *Amennyiben személyi mulasztás történik, nem marad el a felelősségre vonás sem.* A szakemberek és az utasok is érzik az ellenőrzés hatását.

— Mit jegyzett fel eddig? — kíváncsiskodom.

— A harmadik kocsiban az indulásra megjavították az elromlott világítást. Szombathelyről 2 perc késéssel indultunk. Celldömölk után a két első osztályú kocsiban 22, a négy másodosztályúban 50 szabad férőhely volt. Mint láthatja, a tisztaság, a világítás és a fűtés jó. A jegyvizsgáló az előírt öltözékben, udvariasan dolgozik.

Székesfehérvárnál 4 perces késéssel hagyjuk el a szombathelyi igazgatóság területét. Kíváncsi vagyok, mit „szedünk" össze ezen az elég forgalmas szakaszon a végállomásig. Egervári Sándor elzárkózik a további felvilágosítástól. Más igazgatóság területéről ő nem akar tájékoztatni.

Nem is kell! Tudom fejből is az érkezés időpontját: az expressznek pontban negyed 10-kor kell a Délibe érkeznie. Ezen a napon a 907-es pontosan 9 óra 15 perckor állt meg a végállomás betonszigetei között. Megkönnyebbülten nézünk egymásra. Egyre gondolunk: *jó napunk volt!*

Sz. Jakab István

SEGÍTSÉG AZ ASZÁLYSÚJTOTTA MEGYÉKNEK

Irányvonat viszi a műtrágyát

A szombathelyi vasútigazgatóság külön irányvonatokkal továbbítja a talajművelést szolgáló műtrágyát az aszálysújtotta megyékbe.

— Október elejétől öt fordaszerelvényt állítottunk össze, 40—40 vagonnal — tájékoztat *Hodics János*, a szombathelyi igazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának helyettes vezetője. — Ezek vitték, illetve szállítják most is a műtrágyát a peremartoni és a péti gyárból az aszályos országrészekbe.

— Hogyan biztosították a vagonokat?

— A szombathelyi járműjavítóban *a fővizsgálatra váró fedett vagonokból válogattunk ki 200-at.* Ezek futójavítását soron kívül elvégeztettük celldömölki és a szombathelyi vontatási üzemegységeinkkel. Az így összeállított *fordaszerelvényekkel* szállítjuk a műtrágyát Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar és Baranya megyébe is. A szerelvények gyors kiürítését a megyei Agrokerek és Téeszkerek vállalták.

(Jakab)

INTEGRA-DOMINÓ 70 KŐBÁNYA-KISPESTEN

Kétszeresére növelték az átbocsátó kapacitást

A budapesti vasútigazgatóság idei fejlesztési programjának megfelelően Kőbánya-Kispest állomást a legújabb Integradominó 70 rendszerű biztosítóberendezéssel szerelték fel, és azt *november 11-én átadták rendeltetésének.*

Az állomás korszerűsítését az oda becsatlakozó észak-déli metró tette szükségessé. Hosszú távon ugyanis az a cél, hogy Kőbánya-Kispesten alakítsák ki *a főváros legnagyobb elővárosi vasútállomását*, számítva arra is, hogy a debrecen-szolnoki, illetve a kecskemét-lajosmizsei vonatok nagy része csak odáig közlekedik majd a Nyugati pályaudvar helyett.

Az új biztosítóberendezés működése máris kedvezően érezteti hatását, hiszen kétszeresére növekedett az állomás átbocsátóképessége. A változás előfeltétele volt az is, hogy Kőbánya-Kispest forgalmi szolgálattevői jó előre felkészüljenek az új berendezés fogadására. Ennek érdekében *kéthónapos tanfolyamon szereztek megfelelő elméleti és gyakorlati ismereteket* a ma legmodernebbnek számító Integra-dominó 70 kezeléséhez.

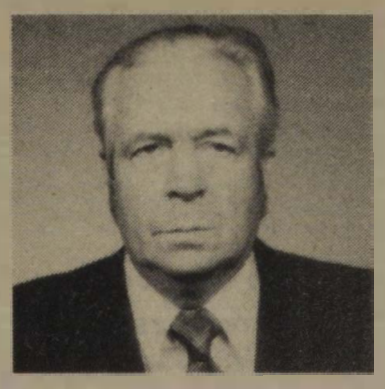
S. R.

SORSFORDÍTÓ DÁTUM UTÁN

Hárosra hívták Hevesből

Magas kitüntetés a teljes értékű helytállásért

Budafok-Háros állomás II. számú váltókezelői tornyából messzire látni. Körös-körül vállalatok, gyárak épületei, távolabb régi és új lakóházak, közvetlenül lent a sínek labirintusa. Itt dolgozik immár több mint három évtizede *Csikós Sándor* váltókezelő, akit a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából a *Munka Érdemrend arany* fokozatával tüntettek ki.



Csikós Sándor

AMI A LEGFONTOSABB

Lehetetlen volna utánaszámolni, hányszor és mekkora erő kifejtésével kellett meghúznia a vonóvezetékes váltók emeltyűit az évtizedek során, de munkájának, hivatásának nagyszerűségét nem is fejezhetné ki híven egy-két ilyen számszerű adat. Sokkal többet jelent számára, hogy a düörgő mozdonyok és kocsisorok mozgását irányítja, s fentről úgy látja, mintha terepasztalon húznának el előtte a szerelvények. Amikor az ajtóban tiszteleg, a vagonok gyomrába tekint. Szenet, ércet, építőanyagot, mezőgazdasági terményeket, gépeket visznek a vasúti kocsik. Asztala előtt, a falon plakátszerű felirat jókora betűi: *Időben és kármentesen továbbítani a szállítmányokat!* Igen, ez a legfontosabb . . .

A feladatok pontos elvégzését rendre bejegyzi a szolgálati naplóba. Amikor ír, szemüveget tesz fel. Ősz haja is sejteti korát, amiről ő maga csak annyit mond: — *Még két év, és nyugdíjba megyek* . . .

— Hogyan kezdte pályafutását? — kérdezem, miközben rágyújt.

— *Hevesben nőttem fel, szegénysorsú falusi gyerekként* — kezdi egyszerű, de sokatmondó szavakkal a válaszát. — Korán kijutott nekem is a nehéz, ám a sáját jövőm szempontjából eléggé értelmetlen robotolásból. Aztán jött a felszabadulás, miután *ki-ki szabadon fordíthatott a sorsán.* A szomszédunk példájára eljöttem én is a fővárosba, a vasúthoz dolgozni. 1946-ban részt vettem a Déli-összekötő vasúti híd romjainak eltávolításában, illetve az ideiglenes híd szétbontásában, majd a kiskörei Tisza-híd építésében is. *Közben a bátyám idekerült Hárosra a pályafenntartáshoz, s egyszer megkérdezte, nem akarok-e én is idejönni. Persze, hogy akartam* . . .

1948. június 7-én jelentkezett a helyi pályamesteri szakaszon. Elvégezte a különböző tanfolyamokat, és sikeresen vizsgázott pályakocsivezetésből, sorompókezelésből, majd 1951-ben — katonai szolgálata után — áthelyezték a forgalmi szolgálathoz.

BEIGAZOLÓDOTT ÉRVEK

— *A bátyám sajnos, tragikus körülmények között meghalt. Itt az állomás térségében gázolta el két összekapcsolt Truman* (411-es gőzmozdony). *Huszonkilenc éves volt, két gyereket hagyott árván* . . .

Csikós Sándornak bizony szembe kellett néznie és érvekkel megküzdenie a családbeliek féltő aggodalmával. *Hagyja el a vasutat* — javasolták, de nem engedte magát lebeszélni a szomorú példa ellenére sem. Így azóta is — már több mint 35 éve — *ugyanazon az állomáson teljesít szolgálatot.* A főnökök és a munkatársak változtak, de őt már *a legrégebbi vasutasként tisztelik állomásszerte.* Közben hétszer volt *kiváló dolgozó,* míg megkapta a törzsgárdatagokat megillető *Szolgálati Emlékérmet,* azt megelőzően pedig *1974-ben a Munka Érdemrend bronz fokozatát,* amely mellé most az *arany* is odakerült.

— *Szeretem a vasutat, a hivatásomat* — mondja. — *Büszke vagyok rá, hogy a három és fél évtizedes pályafutásom alatt egyetlen nap igazolatlan hiányzásom sem volt, és egyébként sem sértettem meg soha a vasúti fegyelmet. Erre gondoltam, amikor a Parlamentben lezajlott fogadáson Lázár György miniszterelnök kezet fogott velem, és gratulált a kitüntetésemhez.*

TENNI KÉSZ, MÁSOKÉRT

Csikós Sándor a szabad idejében is szerény, a családjáért és másokért egyaránt szívesen tevékenykedő ember. Örömét leli a ház körüli kert gondozásában, amely a Nagytétény-Diósd állomáson levő szolgálati lakáshoz tartozik. Segít feleségének a háztartási munkákban. Kedvelt műsorszáma a Déli Krónika a rádióban. A televíziót általában az esti híradó előtt kapcsolja be, de az azt követő adást ritkán nézi 9 óránál tovább, mert — így vallja — *a vasút kipihent, egész embert kíván.*

Ez kell szerinte a mások érdekében vállalt mozgalmi munkához is, amiből szintén mindig kivette a részét. Nem kevés társadalmi funkciót töltött be az évek folyamán. Volt DISZ-titkár, alapszervezeti párt- és szakszervezeti titkár, illetve pártvezetőségi tag. Jelenleg a kelenföldi KÜF városi forgalmi csoportjának *szakszervezeti bizalmija.*

Zsirai László

TOLVAJOK A RENDEZŐBEN

Akár idegen, akár vasutas a tettes, mindannyian szégyenkezünk miatta

A Ferencvárosi pályaudvar mintegy 100 holdnyi területén nehéz megvédelmezni a dézsmálókkal szemben a társadalmi tulajdont. Elég sok a felderítetlen ügy.

Tiborc József üzemfőnök szerint gyakran képtelenség megállapítani, hogy idegenek, vagy vasutasok követték-e el a kocsik fosztogatását. *Bárki bemehet, és a vagonokhoz férkőzhet.* Igaz, az állomásiak, illetve a pályamunkások, rakodók, szerelők naphosszat a vágányok között dolgoznak, épp azért tőlük is elvárható, hogy segítsék megóvni a társadalmi vagyont. Mégis előfordulnak a lopások, így aztán akad dolga a fegyelmi jogkör gyakorlóinak is.

Többnyire sörrel, borral kezdődik

— Melyek a leggyakoribb vétségek? — kérdezem *Ácsné dr. Dandé Erzsébet* fegyelmi vizsgálótól.

— Legtöbbször a vagonokat dézsmálják meg. Főként az italokkal megrakott kocsikat törik fel. Leginkább a bor, sör, konyak és más italféleségek csábítják bűnre az embereket. A felfedezett lopások közül ezek a leggyakoribb esetek. Rendszerint csak apróbb tételek hiányoznak, pedig akadnak itt értékesebb szállítmányok is. A legnagyobb baj az, hogy az itt dolgozók közül *jó néhányan nem tartják bűnnek, ha elemelnek egy-két üveg bort vagy sört.* Nemegyszer találnak „elszóródva" italokat a vágányok között az emberek, amit vissza kellene szolgáltatni a MÁV-nak, de önként ritkán teszik. Viszont azt tapasztaltam, *ha értékesebb tárgyat — például magnót, vagy rádiót — fedeznek fel illetéktelen kezekben, akkor értesítenek bennünket. Ezt ugyanis már lopásnak tartják* . . .

— Az italon kívül sokan a dezodorokat, szappanokat, finom illatszereket is előszeretettel elemelik — kapcsolódik a beszélgetésbe *Görhöny Kálmán,* a rendészet vezetője. Főleg a Nyugatról érkező árufélék keltik fel az érdeklődést.

— Hogyan büntetik azokat, akiket sikerül rajtakapni a lopáson, vagy akik valami módon lebuknak?

— A tettesek először is a teljes kárért felelősek — mondja dr. Dandé Erzsébet —. Nemrég például két mozdonyvezetőt értek tetten lopott áru értékesítésekor. Velük szemben is hasonlóképp jártunk el. Jelenleg *sorompókezelőként dolgoznak, jóval alacsonyabb bérért, mint korábban.* A legszigorúbb büntetésként az elbocsátást alkalmazzuk, de ennél jóval eredményesebbnek bizonyul, ha továbbra is itt marad a vétkes, abban a környezetben, ahol ismerik, és tudnak a fegyelmi ügyéről. *Ennek a módszernek nagyobb a nevelőhatása.*

Nem maradhat titokban . . .

— Annál is inkább, mert igyekszünk minél szélesebb körben közzé tenni a történteket — mondja Görhöny Kálmán. — Körlevélben tájékoztatjuk a vasutasokat, és a különböző oktatási formák keretében is beszámolunk a lopásokról. Vagyis *semmi nem marad titokban, így a megtévedtek sokáig szégyenkezhetnek a kollégák, barátok, ismerősök előtt.*

— Az elmondottakból is kitűnik, hogy fontosnak tartjuk a közösség nevelő erejét, az emberek tudatának formálását - veszi át a szót Tiborc József. — Nem mond ennek ellent az, hogy nagyobb kár esetén, vagy sorozatos lopások leleplezésekor a rendőrségi eljárásokkal párhuzamosan *elbocsátjuk a tetteseket, akiket már reménytelenül nehéz visszatéríteni a helyes útra.* S mivel még sok felderítetlen tolvajlás, ezért *szorosan együttműködünk a kerületi rendőrséggel.* Itt, a Ferencvárosi pályaudvaron évenként ankétot tartunk a társadalmi tulajdon védelméről. Ilyenkor mozgósítjuk a szocialista brigádvezetőket és a társadalmi aktivistákat, akik már *eddig is sokat tettek a köztulajdon megvédéséért.* A sínek között dolgozók mind gyakrabban jelzik a szabálytalanságokat. Amióta széles körben ismertek a gondjaink, *mind jobban támaszkodhatunk a párttagokra, és a munkásőrök is eredményesen intézkednek.*

— Mit tehet a rendészet a bűncselekmények megelőzéséért?

— Meglehetősen korlátozottak a lehetőségeink — mondja a rendészet vezetője. — Ahhoz, hogy eredményesen dolgozhassunk a vasutas kollégák segítségén túlmenően legalább *28 tagú rendészeti csoportra volna szükség, és ezenkívül még négy kisegítőre.* Az engedélyezett létszámunk is ennyi, de a munkaerőhelyzet nálunk is nagyon rossz. Jelenleg a kisegítőkkel együtt összesen 21-en vagyunk, holott *Taksonytól Rákoscsabáig terjed az ellenőrzési területünk.* A külső peremterületeket havonta egyszer, míg a Ferencvárosi pályaudvart naponta bejárják az embereink. A rendészek egyébként hármas túrban dolgoznak.

Rádiót kérnek!

— Melyek a legveszélyesebb területek?

— Sok gondot okoz számunkra *Dunapart teherpályaudvar,* amelynek rakterületeit a különböző szállíttató vállalatok bérlik, s ahol sajnos a MÁV ellenőrzése nélkül szinte folyamatos a ki- és berakodás. *A havi őrjárat ide kevésnek bizonyul.* De a legnagyobb baj az, hogy a rendész felszerelés nélkül, csupán karszalaggal a karján és egy megbízással a zsebében végzi a munkáját. *Hiányzik a hasábrádió,* amely nélkül nem tudnak a rendészek egymással állandó, eleven kontaktust tartani. Igaz, van néhány helyen telefon, de ez kevés.

— A másik veszélyes terület a Keleti rendezőpályaudvar, amely *a lakott területtel közvetlenül határos. A kerítések mentén nem könnyű ellenőrizni az idegenek ki-bejárását.* Igen gyakran előfordul, hogy illetéktelen személyek jól megtermett *dán dogokkal és farkaskutyákkal* sétálgatnak a vagonok között. Ilyenkor a karszalagos rendész egymagában nem sokat tehet. Szerencsére egy esztendő óta a rendőrség is rendszeresen besegít a munkánkba, élén a kerületi kapitányság vasúti körzeti megbízottjával. Azóta javult a helyzetünk. *Többnyire velünk együtt járőrözik,* és így könnyebb rendreutasítani a szabálytalankodókat, illetve eltávolítani a pályaudvarról a kétes idegeneket. Az említett hasábrádiókra — amelyekről úgy tudjuk, hogy már a raktárban vannak — így is minél előbb szükségünk lenne.

— *S változatlanul bízom abban, hogy az emberek tudatának formálására kell törekednünk. Szerintem ebben van a legtöbb rejtett tartalékunk* — jelenti ki az üzemfőnök.

— Jó volna megértetni mindenkivel, hogy aki leplezi mások vétkeit, maga is cinkossá válik. S nem spicli az, aki jelenti, ha valami gyanúsat észlel, hanem a társadalmi tulajdont védelmezi. *Ha ebben a szellemben összefognak a ferencvárosi vasutasok, akkor kevesebb lesz a dézsmálás, a vasút, a népgazdaság, tehát mindnyájunk kára, vesztesége* . . .

Csik Ibolya

Szüreti vonatok

A Tokaj-hegyaljai szüretek minden esztendőben visszatérő feladatot adnak a miskolci körzeti üzemfőnökség forgalmi és vontatási üzemegységének. Rájuk hárul ugyanis a szüreti vonatokhoz a szerelvények, vontatójárművek és a vonatkísérő személyzet biztosítása.

Az alma valamint a szőlő próbaszüretelése már szeptember második felében megkezdődött, de a teljes nagyüzem október 10-től november 4-ig tartott. Ekkor Miskolc-Tiszai pályaudvarról *naponta 2-3 vonat vitte a szüretelő diákokat,* és 1-1 vonat 16-17 kocsiból állt. A vonatkísérő személyzet — mint ismeretes — eléggé le van terhelve a fordavonatok továbbításával, így a szüretelő vonatoknál a vonatvezető feladatokat más munkakörökben dolgozó, szabadnapos vasutasok látták el. *Volt közöttük mozdonyreszortos, fegyelmi vizsgáló, forgalmi szolgálattevő, fővizsgáló,* tehát olyan dolgozók, akiknek a szükséges szakvizsgájuk megvan a vonatvezetői teendők ellátásához.

Bár az idén a Volán is nagyobb részt vállalt a szüretelő diákok utaztatásában (esetenként napi 30 autóbuszt is bevetett), a szüretelő vonatok utasszáma 1982-höz viszonyítva csupán 6 százalékkal csökkent, ám a végső elszámolás szerint 2 millió 700 ezer forintot tett ki a vasút pénztári bevétele.

A szüretelő vonatok igények szerinti közlekedtetéséért dícséret illeti a vonatokat kiállító Miskolc-Tiszai pályaudvar forgalmi szolgálattevőit, kocsirendezőit, kocsivizsgálóit, a kocsitisztítókat, a vontatási részleget, s nem utolsó sorban a forduló állomások személyzetét.

Sepsi Gyula

Asszódi helyzetkép

Havi 30000 fizető utas

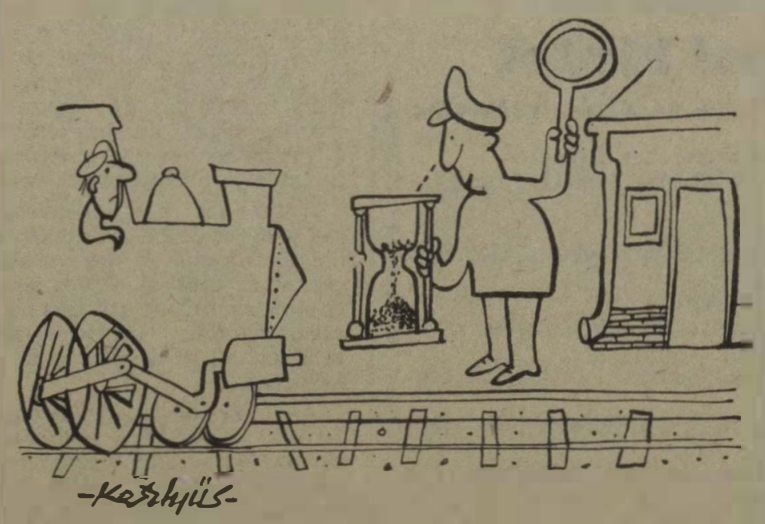
A Budapest—Miskolc fővonalon lévő Aszód állomásnak főleg a személyforgalma említésre méltó, hiszen Pesten kívül sokan utaznak innen Hatvan és Salgótarján felé is, a környék nagyobb iparterületeire. A közelben működik az ikladi Ipari Műszergyár is, amely kétezerötszáz embert foglalkoztat.

— *Augusztusban 36 ezer menetjegyet adtunk el, amelynek értéke egymillió forint* — mondja *Fekecs Imre* állomásfőnök. — *Szeptemberben 25 ezer fizető utasunk volt.* Az átmenő teherforgalomhoz képest a helyi fel- és leadás elenyésző. Áruikat itt adják fel a környező tsz-ek, a Kísérleti Tangazdaság, a Malomipar, a Sziráki Állami Gazdaság, a TÜZÉP-ek és a műszergyár. Augusztusban 1422 tonna árut adtak itt fel, szeptemberben pedig 2713 tonnát. Leadás ugyanezekben a hónapokban 3580, illetve 4147 tonna volt. A vonattovábbításra esetenként az itt szolgálatot teljesítő tológépeket is igénybe vesszük. Augusztusban 1437 kocsi hagyta el rendezés után az állomást.

Sajnos a munkaerőhiány itt sem ismeretlen fogalom. Öt váltókezelő hiányzik. A kocsiellátás sem a legideálisabb, ezért általában —, mivel a megrendelt kocsik nem érkeznek meg — a leadásból származó üres vagonokat adják a fuvaroztatóknak.

G. Z.

FŐ A PONTOSSÁG



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Jegyvizsgáló pergőtűzben

A szerződéses jogviszony óta nem ritka, hogy egyes területeken mozdonyvezető, vagy éppen tisztképzőt végzett középvezető dolgozik kocsirendezőként. A legáltalánosabb mégis az, hogy a személyvonati vonatvezetők többsége jegyvizsgálóként is végzi napi teendőit. Nem éppen népszerű munkájukba a minap volt alkalmam betekinteni.

Két gyerekemmel a 6215 sz. személyvonat első kocsijában ültünk. Az ajtón jókora figyelmeztető tábla hirdette, hogy gyerekkocsi. Ezt az utasok közül csak kevesen vették figyelembe. Szinte minden korosztályú utas ült a szakaszban, miközben aprócska gyerekükkel fiatal anyukák vártak szabad helyre.

Nyírbogdány állomás után érkezett a kocsiba *Zoller István* vonatvezető-jegyvizsgáló. Udvariasan kérte, hogy a gyerek nélkül utazók fáradjanak át a másik szakaszba. Senki sem mozdult. Ismételt felhívás, de az is eredménytelen maradt. Az utasok egymásra vártak, hogy valaki elinduljon, de mindenki ülve maradt.

A vonatvezető-jegyvizsgáló a peronon álló rendőrhöz fordult segítségért. Most már volt tekintélye a felhívásnak — de még inkább a rendőrruhának! Többen felálltak, elhagyták a kocsit.

Négy hölgy azonban nem vett tudomást a jegyvizsgáló ismételt felszólításáról. Zoller István menetjegyüket kérve közölte a bírság mértékét is. Ekkor elszabadult a pokol.

— Nekem ne szövegeljen, én is vasutas vagyok, ismerem a szabályokat. Egyébként is terhes vagyok — így az egyik hölgy.

A terhességről persze nincs semmi igazolás, s ahogy végignéztem a hölgyet, arra utaló külső jegyeket magam se láttam rajta. A vita tovább folyt, amelyre nem lehetett nem odafigyelni. De amikor a rendőrt is meglátta az illető, komótosan öltözködni kezdett, de közben mondta a magáét.

— *Inkább arra figyelnének, hogy a nemdohányzóban ne cigarettázzanak! De azt egy féldeciért elnézik. Ismerem már magukat.*

Zoller István lekezelte a jegyeket, s mintha mi sem történt volna, ismét a tőle megszokott udvariassággal váltott szót az utasokkal.

Azt gondoltam, már vége a jelenetnek, de a magát vasutasnak tituláló hölgynek volt még egy utolsó megjegyzése. A jegyvizsgáló orra előtt hadonászva mondta:

— *No, ezt még az oktatáson megbeszéljük!*

Amikor megkérdeztem a jegyvizsgálótól, ismerik-e egymást, nyugodtan válaszolta:

— Nem ismerem ezeket az utasokat. Lehet, hogy ők engem igen, Sajnos, ebben az a szomorú — mint láthatta —, *hogy akinek segítőnek és megértőnek kellene lenni, attól kapunk szemrehányást.* Amúgy is romlott a vasút, a vasutasok munkájának becsülete, s ilyenekkel még mi is fokozzuk. Nem vitatom, hogy a tarifaemelés érzékenyen érintette az utasokat, de az sem indokolja az ilyen viselkedést. *Legkevésbé a vasutas utasoktól* . . .

(Orosz)

KEVESEBB HALÁL, SÉRÜLÉS A SÍNEK KÖZÖTT

Már mutatkoznak a következetes balesetmegelőzés eredményei

A MÁV tájékoztató jelentése az Országos Munkavédelmi Bizottság előtt

Az Országos Munkavédelmi Bizottság november 16-i ülésén —, amelyet *Főcze Lajos* OMB-titkár elnökletével tartottak a SZOT székházában — napirenden szerepelt *a MÁV munkavédelmi irányító és ellenőrző tevékenysége.* Az erről szóló tájékoztatót *Szűcs Zoltán* vezérigazgató terjesztette elő, majd *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára fűzött szóbeli kiegészítést a tájékoztatóhoz, ajánlva annak elfogadását. Ezenkívül a jelentésben foglalt tények is önmagukért beszélnek.

Kialakultak a feltételek

A bizottság elismeréssel nyugtázta, hogy *a MÁV-nál az idén lényegesen javult a baleseti statisztika, és különösen a halálos, valamint a csonkulásos üzemi balesetek száma csökkent számottevően.* A javulás előfeltételeit következetesen teremtették meg a vasútnál, összhangban a MÁV szervezetében az elmúlt évek során végbement változásokkal, amelyek még nem fejeződtek be, hiszen az év végén sor kerül a vezérigazgatóság átszervezésére is.

A tájékoztató jelentés legfontosabb megállapításai közé tartozik, hogy az *üzemfőnökségek* kialakításával csökkent a szakszolgálati megosztottság, és jobb lehetőségek nyíltak a főnökségi irányító és ellenőrző munka javítására. Összevonásokat, szakosításokat sikerült végrehajtani a pályafenntartás és az építési szakszolgálat területén is, miután korszerűsítették a középszintű (igazgatósági) irányítás szervezetét.

A MÁV munkavédelmi tevékenységében *elsődleges feladatnak tekintik a megelőzést*, az üzemi balesetek számának csökkentését, az egészséges és biztonságos munkakörülmények minél szélesebb körű biztosítását, a szabályozások megismertetésével párhuzamosan *a munkavédelmi szemlélet formálását.* (Ez utóbbival kapcsolatban a *Magyar Vasutasban* és a *Vasút* című folyóiratban megjelent munkavédelmi tárgyú cikkekre is utalt a beszámoló.)

Szó esett a 47/1979. számú MT-rendelet és az azt kiegészítő miniszteri rendeletek végrehajtásáról, illetve az 1983. január 1-től hatályba lépett MÁV Munkavédelmi Szabályzatról, valamint az MvSZ-nek a területi vasúti szerveknél és szolgálati főnökségeknél kidolgozásra került, majd életbeléptetett helyi függelékeiről, a technológiai, kezelési és karbantartási utasítások módosításáról, nem utolsósorban a mind gyakoribbá és következetesebbé váló munkavédelmi ellenőrzésekről.

A MÁV munkavédelmi szervezetében *több mint félezer szakember tevékenykedik*, közülük 227-en függetlenített munkavédelmi vezetőként, illetve ügyintézőként, míg a többiek ilyen irányú részmunkakört töltenek be. *Ezenkívül öt és félezer munkavédelmi őr segíti az üzemi balesetek megelőzésére irányuló feladatokat. A közös erőfeszítésben egyre jobban megnyilvánul a szocialista brigádok pozitív szerepe is* — mutatott rá a vezérigazgató tájékoztató jelentése.

Széles körű hálózat

Az irányító tevékenységben jelentős helyet kap a munkavédelmi kutatás, újítás, minősítés, oktatás, vizsgáztatás, agitáció és propaganda. Az elért eredmények közé sorolható, *hogy évente mintegy 2000 munkavédelmi újítás születik a MÁV-nál*, bár a tájékoztató jelentés szerint ezek hasznosításában is előbbre kell lépni, s fokozni kell a munkavédelmi kutatásokat. Javult — elsősorban az oktatási gócok kialakítása nyomán — a munkavédelmi oktatások hatékonysága, amit elősegítenek az ehhez rendelkezésre bocsátott segédeszközök és oktatófilmek. A mozgó szerelvényben berendezett *munkavédelmi kiállítást* évente átlagosan 30 000 dolgozó tekinti meg a különböző szolgálati helyeken. A vándorkiállításon ismertetik a bekövetkezett baleseteket, eredeti dokumentumok bemutatásával. Igazgatósági és üzemi szinten rendszeresen jelentetnek meg *balesetelhárítási híradókat.* A MÁV jövőre — március 26. és április 12. között — ismét megrendezi az európai vasutakkal együttműködve a *nemzetközi munkavédelmi hetet.*

Az Országos Munkavédelmi Bizottság az egyik legnagyobb eredménynek ismerte el, hogy kezdeményezésére a Közlekedési Minisztérium, illetve a MÁV *megváltoztatta a hagyományos, korábban oly sok súlyos balesetet okozó vagonkapcsolási technológiát*, vagyis ettől az évtől a vasút egész területén kötelezővé tették a kocsik álló helyzetben való, biztonságos összekapcsolását.

Ellenőrzés szondával

A baleseti helyzet javulása ezenkívül összefügg azzal is, hogy a szakmai és munkavédelmi szakemberek fokozták ellenőrző tevékenységüket. A középirányító, illetve külszolgálati szervekkel közösen *évi átlagban 140-150 ezer alkoholszondázást tartanak*, s az alkoholos befolyásoltság alatt dolgozókat (3416 személyt) és az őket szolgálatba állító vezetőket (339 főt) fegyelmi úton felelősségre vonták. Megfelelő büntetést kaptak azok is, akiket egy-egy baleset bekövetkezése miatt terhelt mulasztás, fegyelmezetlenség.

Az OMB elismeréssel fogadta a MÁV-nál elért eredményeket, és a tájékoztató jelentésben körvonalazott további feladatokkal is egyetértett. A feladatok közé tartozik többek között annak elérése valamennyi gazdasági vezetőnél, hogy *a termelési, gazdasági feladatokkal azonos szinten kezeljék a munkavédelmi követelményeket, tennivalókat.* Nem hiányzik a felsorolt intézkedések közül az sem, hogy megfelelő ösztönzési rendszer kidolgozására van szükség, azon túlmenően, hogy a balesetek megelőzése mindannyiunk érdeke.

A tájékoztató és a bizottság is egyetértett abban, hogy a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, a munkáltatás biztonságosabbá tételében tapasztalható eredményeket a MÁV a Vasutasok Szakszervezetével közösen érte el. A kialakult együttműködés és jó munkakapcsolat záloga lesz a további közös munka sikerének.

K. J.

Az inyvérzésről és a foglazulásról

Fogas kérdések

A fogorvosi székben ülő betegek gyakran faggatják az orvost: *„Miért vérzik állandóan az inyem? Miért mozognak a fogaim? Hogyan keletkezhet ennyi fogkő a számban? Kell-e pótolni a kihúzott fogakat? Mi az a fogágybetegség?"*

Kezdjük talán az utolsó kérdéssel!

Lazul, vándorol, kihullik

A fogágybetegség *népbetegség*, amely a 30 éven felüli lakosság csaknem 100 százalékát érinti. A kezdeti ínygyulladás, amely kezelés nélkül fogágybetegséggé fajulhat, a 12—18 éves kosztály 80 százalékánál tapasztalható.

A beteg kezdetben ínyvérzésről, fokozott fogkőképződésről, foglazulásról, esetleg bűzös leheletről panaszkodik. Később a meglazult fogak (elvándorlásuk, kinyúlásuk következtében) rágási nehézséget okoznak, majd a fogágyban gyulladás keletkezik, ezért a fogat el kell távolítani, vagy maguktól kihullanak.

Mi ennek az oka? Sokan tudják, hogy a fogakon lepedék képződik, ha az ember hosszabb ideig nem mossa azokat. Ez *alig látható*, de jelentősége igen nagy. Ez a lepedék — a „dentális plakk" — sok mikroorganizmust tartalmaz, amelyek anyagcseretermékei megbontják az ép hámtapadást, beszivárognak az íny kötőszövetébe, és ellenanyagként sensibilizálják (érzékennyé teszik) a szervezetet. Tehát a fogon tapadó lepedék egy *allergiás folyamatot indít* el, amelyben a szövetoldó enzymek feloldják a fog tartószervezetét; a szervezet pedig a saját fogat, mint „idegen testet" kiveti magából.

Ez a felfedezés nem régi keletű. Az 1969-ben *Dundeeben* tartott fogászati konferencián *dr. Löe* professzor ismertette azt, hogy *a baktériumokkal teli lepedék az egyetlen valódi oka a fogágygyulladásnak, s bakteriális lepedék nélkül nincs szuvasodás.*

Vannak olyan betegségek, amelyek „köztudottan" fogágybetegségre hajlamosítanak. Ilyen például a cukorbetegség, a vérszegénység és a pajzsmirigygyel összefüggő rendellenességek. Az ilyen betegek gyakran nem is törődnek a fogaikkal, mert úgy érzik, nem érdemes. Felmentést ad a beteg lelkiismeretének általában a *terhesség* is. Pedig helyes szájhigiéne és az alapbetegség karbantartása mellett a fogágybetegség az esetek legnagyobb részében elkerülhető lenne ilyenkor is!

Nem támaszték

A fogkő nem egyéb, mint elmeszesedett dentális plakk, lepedék. Egyszerű megtekintéssel ez nem mindig látszik, az ínyszéli gyulladás azonban jelezheti a fogkő jelenlétét. A fogkőről sokan azt tartják, hogy egymagában nincs betegségokozó szerepe. Sőt, *„támasztja a fogakat"! Ez azonban nem így van.* Mint érdes felszínű, laza szerkezetű anyag, elősegíti a lepedék lerakódását. A gyulladásos lobtermékek hízlalják a fogkövet, amely kedvez a plakk képződésének, a lepedék jelenléte pedig az allergiás mechanizmusok útján egyre gyulladtabbá teszik a fogágyat.

Szólni kell még a *fogpótlás* fontosságáról is. A szabályosan álló, hiánytalan fogazatban a rágáskor keletkező erő az érintkező pontok közvetítésével eloszlik a 24 vagy a 32 fogon. Hiányos fogazatnál úgyanez az erő egy-egy fogcsoportra vagy csak egyetlen fogra hat! A gyulladástól megterhelt, fellazult fogágy az abnormálisan nagy terhelés miatt fokozottabban pusztul, *bekövetkezik a fogak vándorlása.*

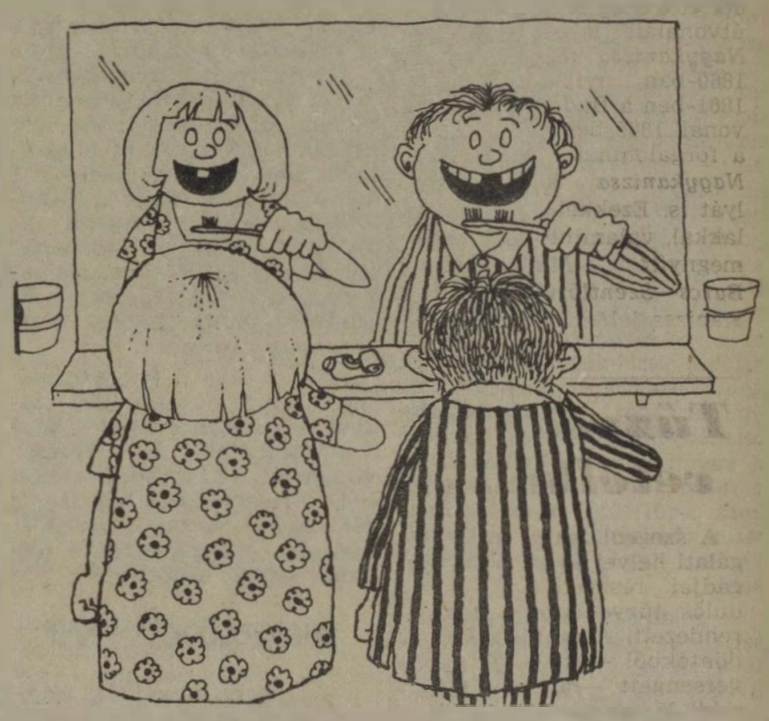
Mit lehet tenni, hogy elkerüljük a fogágybetegséget, fogaink idő előtti kihullását?

Zománcvédő Elmex-zselé

A rendszeres fogmosásra a gyerekeket kicsi koruktól rá kell szoktatni. A gyermek 6—7 éves kora előtt azonban nem tud rendesen fogat mosni, hiszen nem könnyű a fogkefével a fogak minden oldalát alaposan megmosni. Ezért legalább este két percig a szülőnek kell segíteni ezt a műveletet. Hetente egyszer este *Elmex-zselével* kellene megmosni minden 4 éven felüli gyermek fogát. Ez elsősorban a zománc védelmét szolgáló fluor készítmény. (Csak orvos írhatja fel.) A felnőtteknek is meg kell akadályozni a lepedék megtapadását a fogon.

Ajánlatos félévenként elmenni a fogorvoshoz ellenőrzésre, *és a fogkövek eltávolítása miatt.* A főétkezések után is fogat kell mosni. Az Elmex zselé rendszeres használata is eredményes lehet.

Dr. Horváth Edit



Nem lehet elég korán kezdeni

Nyolcvannégyezer forint jutalom

Meggyorsult a teherkocsik mozgása

A MÁV Vezérigazgatóság a tehervagonok gyorsabb kirakása, valamint az idegen kocsik továbbításának a gyorsítása érdekében *november 1-től 7-ig országos versenyt hirdetett az igazgatóságok között.*

Ennek során Nyugat-Dunántúlon november első hetében a tervben meghatározott 5300 kocsival szemben 6097-et raktak ki az üzemfőnökségek. A terv 9030 idegen vagon továbbítását határozta meg. Ezzel szemben a szombathelyi igazgatóság területéről ebben az időszakban 11 596 szállítójárművet továbbítottak rakottan, vagy üresen.

Mindkét célfeladatot túlteljesítették. Ezért a kifizethető jutalmat, 84 ezer forintot oszthattak szét a munkálatokban részt vállaló vasutasok között.

Sz. J. I.

Munkavédelmi hónap

A nagykanizsai üzemfőnökség területén októberben *munkavédelmi hónapot* rendeztek. Az előadássorozatokon kívül több munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. Fonyód állomáson például hét brigád versengett, amelynek *győztese a váltókezelők vegyes brigádja lett.*

Nagykanizsán az utazók és kocsivizsgálók vetélkedéséből *az állomási vonatkíséret brigádja került ki győztesen.* A műhelyi és vontatási utazók közül 18 brigád vett részt a versenyen. *Az első a mozdonyvezetők brigádja lett.* A győztes csapatok tagjai 400—400 forint jutalmat kaptak.

„FELÜLNÉZETBEN"

Mi történt egy év alatt Budapest-Ferencvárosban?

Lapunk 1982. évi 20., 21. és 22. számában *„Szociális helyzet alulnézetben"* címmel riportsorozatot közöltünk. A ferencvárosi vasutasok szociális helyzetét, munkakörülményeit feltáró sorozatra — mint arról olvasóinkat is tájékoztattuk — *Tongori Imre*, budapesti igazgatóság vezetője válaszolt szerkesztőségünknek. A hiányosságok felszámolására egy rövid távú feladatterv és egy 1984-ig szóló intézkedési terv készült. Ezenkívül részletes ütemtervet is kidolgoztak a munkálatok folyamatos végzésére, és egy hattagú bizottság *negyedévenként ellenőrzi a kiszabott feladatok végrehajtását.*

A riportsorozat megjelenése óta egy esztendő telt el. Arra voltunk kíváncsiak, hogy a majdnem negyven millió forintba kerülő kisebb-nagyobb beruházásokból, felújításokból eddig mi valósult meg. Erről *Nagy Lajos*, a budapesti igazgatóság építési vonalbiztosa és *Szegvári Péter*, a MÁV budapesti építési- és fenntartási főnökség főépítésvezetője tájékoztatta szerkesztőségünket.

A 16 fontosabb felújítás közül november 11-re *elkészült a ferencvárosi dízelmozdonyszín tetőszerkezete*, amely 9,8 millió forintba került. A könnyűszerkezetes, szendvicspaneles tető jó hőszigetelő. A szakemberek most *a dízel-szín fűtési rendszerén dolgoznak.* Utána a nyílászáró szerkezetek felújítása következik. Ezek összköltsége előreláthatóan ötmillió forint lesz. A munkálatok a tervek szerint haladnak, és a dízeljavító műhelyt még ebben az évben átadják rendeltetésének.

Ugyancsak jól halad a *kocsijavító* röptetőjének felújítása, valamint a hozzátartozó műhelysor és a *laktanya* épületének tetőrekonstrukciója. Ez mintegy 5,5 millió forintba kerül. *Befejeződött tizenöt kisebb szolgálati hely* (sarus őrhely, pihenőhelyek stb.) *tatarozása, felújítása is.*

Részben elkészült a Május 1. *vontatási laktanya* tetejének rekonstrukciója, a vontatási *központ* tetőszerkezetét pedig már teljesen felújították. Ezek kivitelezési értéke 3,3 millió forint. *Befejeződött a mosoda kazánházának felújítása is.* A kocsimosó ponkon 608 négyzetméter területet lebetonoztak, és *szigetelték a Fék utcai vontatási laktanya tetőszerkezetét.*

A jövő évi tervek között szerepel többek között a ferencvárosi 720 személyes öltöző tetőszerkezetének szigetelése és a bádogos munkák elvégzése. *Megkezdik a Május 1. laktanya belső tatarozását, valamint a vágányféktorony és a Keleti rendező felvételi épületének, továbbá a féklakatosok tartozkodó helyiségének külső-belső felújítását.*

Az eddigi munkálatokat a MÁV budapesti épületfenntartási főnökség külső vállalatok bevonásával végezte. *A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség vasutasai októberben több ezer óra társadalmi munkával járultak hozzá a létesítmények felújításához.*

S. R.

Budapesti újítási napok

Kiállítás a ferencvárosi vasutas művelődési központban

November 14-én, a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Házában tartott ankéttal kezdődött a budapesti újítási napok rendezvénysorozata. Mint azt *Kovács Károly*, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának vezető titkára megnyitó beszédében hangsúlyozta, a budapesti újítási napok célja az, hogy segítséget adjon az újításokkal és találmányokkal kapcsolatos új jogszabályok egységes értelmezéséhez, és megismertesse az ezzel kapcsolatos jó munkamódszereket.

A tíznapos rendezvénysorozat programjaiban kiemelkedő helyet kapnak *a tapasztalatcserék és tanácskozások*, amelyeken az újítási előadók és a szakszervezeti tisztségviselők találkoznak az újítókkal, feltalálókkal.

Az ankéton a Találmányi Hivatal és a SZOT munkatársai az új jogszabályokról és a szakszervezetek újításokkal kapcsolatos feladatairól tartottak előadást, majd kitüntetéseket adtak át a kiváló újítóknak. Itt került sor a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a Népszava Lap- és Könyvkiadó együttes pályázatának díjkiosztására is. A pályázatot májusban hirdették az újítások adásvételének, valamint a másutt is hasznosítható megoldások elterjesztésének fellendítésére. A felhívásra csaknem 300 újítás érkezett, amelyeket az *Újítási Magazin* ez alkalomra kiadott különszáma és a további kiadások is ismertetnek.

A pályázaton oklevelet és pénzjutalmat kapott a MÁV Északi Járműjavító, valamint a Landler Járműjavító Üzem is.

A budapesti újítási napok rendezvényeinek keretében november 15-én kiállítás nyílt a ferencvárosi vasutasok művelődési központjában a budapesti vasútigazgatóság területén dolgozók újításaiból. A kiállítást *dr. Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg.

Gy. B.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet a következő munkakörök betöltésére

pályázatot hirdet

Szabványalkotó munkakörben az alábbi feltételekkel rendelkezők pályázhatnak:

építési és pályafenntartási szakágban képzett,

felsőfokú végzettséggel és legalább 5 éves szakmai gyakorlattal rendelkezők.

Ügyintézői munkakörben:

gépelni tudó középfokú, szakirányú végzettséggel rendelkezők.

Műszaki rajzolói munkakörben:

műszaki rajzolói képesítéssel és legalább 2 éves szakmai gyakorlattal rendelkezők.

Bérezés a kutatóintézeti dolgozókra vonatkozó bértáblázat szerint.

A pályázatot 1984. január 15-ig kell elküldeni az alábbi címre:

Vasúti Tudományos Kutató Intézet, személyzeti és munkaügyi csoport, Múzeum u. 11. Telefon: 17-61/45. Csontos Dénes, 51-64 Koller György.

Megy a gőzös Kanizsára...

Helytörténeti kiállítás a vasutas művelődési házban

— *Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára!* — Már óvodáskorú gyermekeink is, amikor vonatosdit játszanak, a játékot kísérő énekükben Kanizsára induló vonatról énekelnek. A város már az első magyarországi vasútépítési tervekben is szerepelt. Érthető, hiszen Kanizsa a tengerpart és az ország belső területei közötti áruforgalomban már a középkorban szerepet kapott s áruközvetítő szerepét az első vasutak megépültekor is megőrizte.

A dunántúli vasúthálózat fővonalainak első terveit az 1854-ben alakult *Ferenc-József-Keleti Vasút* készítette el. Ezeket azonban már az azt magába olvasztó Déli Vaspályatársaság valósította meg. Így a Déli Vaspályatársaság építette meg Nagykanizsa vasútvonalait is. A *Pragerhof—Nagykanizsa* közötti vaspálya 1860-ban nyílt meg, majd 1861-ben a *Buda—Nagykanizsa* vonal, 1865-ben pedig átadták a forgalomnak a *Sopron—Nagykanizsa* közötti sínpályát is. Ezekkel a vasútvonalakkal, valamint az 1868-ban megnyílt *Murakeresztúr—Barcs—Szentlőrinc* vonallal Kanizsa jelentős vasúti csomóponttá, vasutasvárossá fejlődött.

Nagykanizsa mai vasutasai merész vállalkozásba fogtak. A vasutas művelődési házban vasúttörténeti szakkör alakult, melynek tagjai vállalták a helyi vasúttörténet még fellelhető emlékeinek összegyűjtését. Vállalkozásukhoz megnyerték a szakvezetők támogatását, a helyi múzeumot pedig a szakmai irányítás segítésére. A nyugdíjasokból álló szakkör eddigi munkája eredményeinek bemutatására, a gyűjtött anyag megismertetésére a művelődési házban október 25. és november 13. között kiállítást rendeztek.

A kultúrház nagyterme nem volt elég a begyűjtött anyag bemutatására, még böröndnyi anyag maradt kiállítatlanul.

Féltett kincs a kanizsai vasutas temetkezési egyesület 1898-as zászlója, rajt déli vasúti mozdony nehéz, ezüst és aranyszálakkal hímzett képével. 1900-ból való a Fűtőházi Kézművesek Önsegélyző és Önképző Egyesületének nehéz selyemzászlója, 1926-ban készült a Nagykanizsai Vasutas Daliköré. 1948-ban a Nagykanizsai Összvasutasság avatott zászlót. A négy zászló szinte jelképe lehetne az egész kanizsai vasúttörténetnek. Alattuk egyenruhák, lámpák, fényképek megsárgult iratok és rajzok.

1985-ben a kanizsaiak első vasútjuk megnyitásának 125 éves jubileumát ünneplik. Arra tervezik a kiállítási anyag időrendbe rendezését és bemutatását. Máris jelentkeztek a kiállítás eredményei: *új anyagokat hoztak a látogatók,* kik nem is tudták, milyen értékes az addig értéktelennek tartott fénykép, arcképes igazolvány, öreg, rozsdamart lámpa.

Az ország számos vasúti csomópontján folyik ilyen gyűjtés. *Győr, Békéscsaba, Dombóvár, Makó* hasonló kiállításait nézhették végig már a látogatók, s ismerték meg ezek segítségével a vasúttörténet egy-egy szakaszát. A szakszolgálatok is több helyen megértéssel segítik a munkát. Szerencsére már elkerüli az enyészetet egy-egy selejtezésre ítélt óra, öreg telefon, özönvíz előtti írógép.

A helytörténeti munka, s az anyaggyűjtés nem öncélú. Helyes szülőföldszeretetre, de a munkahely szeretetére is nevel. Érdemes támogatni. A kanizsaiak példáját is érdemes lenne követni más csomópontokon.

Lovas Gyula

Tűzvédelmi vetélkedők

A szegedi igazgatóság szolgálati helyei és szocialista brigádjai részvételével kétfordulós tűzvédelmi vetélkedőt rendezett. A munkahelyi elődöntőkből — itt 145 csapat versengett — a legeredményesebb 25 csapat jutott be a szegedi döntőbe, amelyet november 9-én rendeztek a vasutas művelődési házban. A 3—3 tagú csapatoknak általános tűzvédelmi ismeretekből kellett teszt-lapok kitöltésével számot adniok.

A vetélkedőt a szegedi üzemfőnökség KISZ I. alapszervezetének csapata — *Szamosszegi Gábor, Nagy Zoltán* és *Kanász Antal* nyerte 71 ponttal, második helyen a kecskeméti pályafenntartási főnökség csapata végzett 66 ponttal, harmadik Délegyháza állomás.

A verseny első három helyezettje pénzjutalomban részesült.

— s —

Tűzvédelmi vetélkedőt tartottak november 16-án a ferencvárosi művelődési központban. A körzeti üzemfőnökség, a KISZ-bizottság, valamint a társszolgálati ágak által rendezett elméleti versenyen tizenhat, egyenként három főből álló csapat küzdött meg egymással.

A versenyzőknek — 5 főcsoportra osztott — összesen 38 kérdésre kellett válaszolniuk; társadalmi és vállalati tűzoltók feladatai, milyen oltóanyagokat használnak, tűzvédelmi táblák ismerete és veszélyességi osztályok.

A csapatok mindvégig szoros küzdelmet vívtak egymással. *Végül a szertárfőnökség együttese bizonyult a legjobbnak,* a második helyen Rákos állomás, a harmadikon pedig a pályafenntartás csapata végzett.

Az első csapat 1500, a második 1200, a harmadik pedig 900 forint pénzjutalomban részesült. A negyedik, az ötödik és a hatodik helyezettek könyvet, a többiek oklevelet kaptak.

—s—

Jól sikerült műsoros est

Nosztalgia show címmel vidám, zenés, műsoros estet rendeztek a nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában.

A zsúfolásig megtelt színházteremben nagy sikert arattak a műsorban fellépő színészek, köztük *Feleki Kamill, Korda György, Balázs Klári, Csonka Mihály,* valamint a zenei kíséretet szolgáltató trió, *Auth Ede* vezetésével.

KÉREM, ADJÁK ÁT...!

Katika üzenete Kötegyánról az ismeretlen édesapának

Levelet kapott szerkesztőségünk Kötegyánról. A gyöngybetűs sorokat egy sokat betegeskedő, kórházi ápolás alatti álló, hatéves kislány, Gruda Katika írta. A szülei még pici korában elváltak, s mivel azóta az édesanyja egyedül neveli őt, szeretné végre az édesapját is megismerni.

Az édesapa annak idején a békéscsabai körzeti üzemfőnökséghez tartozó munkahelyen dolgozott, s jelenleg — csak annyit tud a kislány róla — Pécs környékén teljesít vasúti szolgálatot. A neve: Gruda Károly József (született 1941-ben, anyja: Harasztovics Julia). Aki ismeri, adja át részére Katika következő üzenetét: „Apuci! Gyere, látogass meg! Nagyon várlak."

A kislány címét az édesanyjától tudjuk: Kötegyán, Rákóczi u. 22. Postai irányítószám: 5725.

Együtt a határőrökkel

Németh István ezredes, a határőrség szombathelyi kerületi parancsnoka a közelmúltban *Kiváló Társadalmi Munkáért* kitüntetésben részesítette *Bognár Lajos* vizsgáló főkalauzt.

Bognár Lajos 33 éves vasúti szolgálata után nyugdíjba készül. November eleje óta „sétál". Megszűntek a fővizsgáló szinte kiszámíthatatlan szolgálatai. A találkozás idejét így könnyű volt egyeztetni Szombathelyen.

— Hol és mikor kezdett a vasúton? — kérdezem.

— Hol kezdődhetett a MÁV dolgozójának szolgálata három évtizede? Természetesen a pályafenntartásnál, *pályamunkásként.* Néhány évi kemény munka után próbálkoztam a forgalomnál. Szerencsém és az addigi jó munkám alapján elmehettem fékezőnek...

1957-ig vonatokat rendezett és továbbított esőben, hóban. Utazott fékbódékban farkasordító hidegben és forró nyárban. Azután jegyvizsgáló lett, majd 1977-től vizsgáló főkalauz.

Bognár Lajos szakmai munkáját egykor *sztahanovista oklevéllel,* majd három alkalommal *Kiváló Dolgozó* kitüntetéssel ismerték el. A mostani kitüntetését megelőzően már megkapta a *Közbiztonsági Érdemérem* ezüst fokozatát. Azt a kitüntetést is a határőrség adományozta.

— Honnan ez a kapcsolat?

— Mint jegyvizsgáló és vizsgáló főkalauz a szolgálat alkalmával kerültem kapcsolatba kollégáimmal együtt a határőrizeti szervekkel. *Kölcsönösen segítettük egymás munkáját.* Mi felhívtuk a figyelmet a csavargókra, a gyanús elemekre, ők a jegy nélküli utasok és a garázda személyek elleni intézkedésünkkor voltak a segítségünkre. A Kilián György szocialista brigád, amelynek 1965-től tagja és 14 esztendeig a vezetője voltam, *önkéntes határőr* brigáddá szerveződött át. Külön is és együttesen is így már szakszerűbben, hatékonyabban tudtuk végezni ezt a fontos munkát.

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség Kilián György szocialista brigádja megkapta a belügyminiszter Vörös Csillag Érdemrendjét és az idén a MÁV Kiváló Brigádja címet.

— Nehéz a búcsúzás? — kérdezem.

— Nagyon nehéz — mondja elérzékenyülve a határozott egyéniségű Bognár Lajos.

J. L

Dunakeszi művészeti napok

Közel húsz rendezvény volt a József Attila Művelődési Központban

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központ szervezésében az idén — október 24-november 7-ig — 14. alkalommal került sor a *dunakeszi művészeti napok* rendezvénysorozatára. A program meghívója közel húsz különböző kulturális eseményre hívta fel a figyelmet.

Az eseménysorozat megnyitó ünnepségére október 24-én került sor a művelődési központban rendezett *Vasarely* kiállítás keretében. Megnyitó beszédet mondott *Metykó Gyuláné,* a Dunakeszi Városi Tanács elnöke.

Az 56 Vasarely-alkotást bemutató kiállítást — amely *Csepei Tibor* gitárművész, művészeti író magángyűjteményének egy része — a gyűjtő személyesen nyitotta meg a termet zsúfolásig megtöltő érdeklődők jelenlétében. Ezt követően négytagú *Hawai együttesével,* a kiállítás hangulatához illő, kis koncertet adott, amelyet a hallgatóság nagy tetszéssel fogadott.

A kiállításhoz kapcsolódóan került sor a művelődési központ könyvtárában Vasarely munkásságáról szóló színes diasorozat bemutatására, amelyet a magángyűjtő kommentált a hallgatóságnak.

A művelődési központ kulturális csemegének beillő kiállítását a munkahelyi művelődést segítő jelleggel, ezen kívül több kihelyezett és sorozatban megnyitott képzőművészeti jellegű esemény is gazdagította.

Október 26-án a járműjavító üzem étkezdéjének előterében megrendezett képzőművészeti kiállítást *Varga Lajos* üzemigazgató nyitotta meg. A kiállított kollekcióban az üzem dolgozói; *Czinege István* és *Péter Nándor* amatőr szobrászok legújabb alkotásai mellett *Dóka László* modern vonalú festményei és a közelmúltban elhúnyt Tóth János fafaragó munkái kerültek bemutatásra.

Október 26-án a Dunakeszi Hűtőházban a Természettudományi Múzeum *„Nyugtalan Föld"* című ismeretterjesztő kiállítást; még azon a napon a Mechanikai Laboratórium szépirodalmi könyvtárában megrendezett *Juhász Gyula évfordulóra készült fotókiállítás* megnyitása követte.

Október 28-án újabb képzőművészeti esemény gazdagította a programot. A város 4. sz. általános iskolájának — ilyen jellegű rendezvényekre rendkívül alkalmas — aulájában került sor *Szuppán Irén* Munkácsy-díjas, érdemes művész, textiltervező iparművész kiállításának megnyitására. *Wéninger Margit* keramikusnak a Konzervgyárban — lakásberendezési dísztárgyakból berendezett és vásárlási lehetőséggel egybekötött kiállítását is nagy érdeklődés kísérte.

A Vasarely-kiállítás

Sok látogatónak nyerte meg tetszését az irodalom és a fotóművészet párosításával a könyvtári körülmények között rendezett esemény. Az ennek keretében tartott Juhász Gyula emlékestet, — amelyen *Sellei Zoltán* és *Dévai Nagy Kamilla* előadóművészek működtek közre — jól gazdagította a jubiláló költő munkásságát, életútját bemutató fotókiállítás.

A művelődési központban jelenlévő közönség lelkes tapssal jutalmazta Karinthy Ferenc: *Dunakanyar* című, egyrészes lírai játékának előadását, amelyet *Csongrádi Kata* és *Koncz Gábor* érdemes művész adott elő nagy sikerrel.

A városi tanács dísztermében tartott Babits Mihály emlékesten pedig a Kaposvári *Csiky Gergely Színház* művészeinek színvonalas produkcióját láthatta az irodalmat, költészetet kedvelő közönség.

A művelődési központ Pinceszínházának társulata új produkció bemutatásával csatlakozott a programsorozathoz. *Ingmar Bergman* svéd filmrendező *Tükör által homályosan* című filmjének forgatókönyvéből készült színpadi adaptációját adták elő *Uray György* feldolgozásában és rendezésében.

A rendezők az óvodásokra és a kisiskolásokra is gondoltak. Részükre *Kalap nem kell,* illetve *Rongyoszsák* címmel két gyermekműsort rendeztek, amelyen 900 kisgyermek tapsolhatott a bemutatott bohózatoknak. A fiatalság könnyűzenei igényét pedig a közel 500 fő részvételével megrendezett *P. Box* koncert szolgálta.

A művészeti napok egyik legmagasabb számú tömeget vonzó eseményét a művelődési központ amatőr együtteseinek bemutató előadása jelentette. A színházteremben helyet foglaló 500 főnyi közönség vastapsa kísérte a férfikar, a formációs és versenytánc csoport, a népitánc és a fúvószenekar két órát meghaladó színvonalas műsorát, bizonyítva, hogy a művelődési központ legfőbb erőssége az amatőr művészeti tevékenység.

Szőnyi Lajos

Gépkocsivezetők vetélkedője

A vasútnál dolgozó gépkocsivezetők részére *Ki minek mestere* szakmai-politikai vetélkedőt rendeztek, amelyen háromszázan vettek részt. November 17-én, a MÁV TBÉF központjában került sor a döntőre, amelyen a munkahelyi vetélkedők 49 legjobb gépkocsivezetője versengett az elsőségért.

A három kategóriában (teher-, személygépkocsi és autóbuszvezető) rendezett vetélkedőn a részt vevők többek között számot adtak vezetési és műszaki hibaelhárítási tudásukból, valamint általános politikai ismereteikből. Az összesített pontszámok alapján a tehergépkocsivezetők közül a győzelmet *Balajti László,* a jászkiséri építőgépjavító üzem dolgozója szerezte meg. Második *Takács Imre,* (záhonyi GRF), harmadik pedig *Vámos Ferenc,* (celldömölki építési főnökség) lett.

A személygépkocsi-vezetők közül *ifj. Tajti József* (jászkiséri építőgépjavító üzem) volt a legeredményesebb. Második *Jakus Ferenc* (szegedi BFF), harmadik pedig *Balázs Lajos* (szegedi BFF).

Autóbuszvezető kategóriában *Tálocska Mihály,* illetve *Gergely László* ért el legjobb eredményt. Mindketten a debreceni építési főnökség dolgozói.

A legeredményesebb versenyzőknek összesen 33 400 forintot osztottak ki. A december 8-án és 9-én sorra kerülő tárcaszintű döntőn hat versenyző vehet részt.

Munkában az értékelők

A szlalomozás ekkora járművel bizony nem könnyű feladat
(Laczkó Ildikó felvételei)

Lövészverseny Miskolcon

A miskolci igazgatóság nagyüzemi MHSZ-szervezete a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója tiszteletére november 3-án kispuska-lövészversenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren, a hozzátartozó lövészklubok számára. A versenyen 72-en vettek részt, fele arányban nők. A versenyen a következő eredmények születtek:

Férfi egyéni: 1. *Szabó Béla* (BBFF) 92, 2. *Fecskó László* (Járműjavító) 88, 3. *Ágoston Ferenc* (vontatás) 87 kör.

Női egyéni: 1. *Jónyer Béláné* (vontatás) 82, 2. *Román Lászlóné* (Járműjavító) 79, 3. *Varga Zoltánné* (Tiszai kapu) 78 kör.

Csapatversenyben, férfiak: 1. Vontatás 338, 2. BBFF 331, 3. Járműjavító 329 kör.

Csapatversenyben nők: 1. Vontatás 277, 2. Járműjavító 266, 3. BBFF 247 kör.

KÉT SPORTÁGBAN

Tömegsport Miskolcon

A miskolci területi szakszervezeti bizottság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója tiszteletére tömegsportversenyt rendezett asztalitenisz és sakk sportágban. A tömegsportversenyen mintegy kétszázan vettek részt.

Asztalitenisz női egyéniben első *Pócsai Zsuzsa* (Miskolc Utasellátó), második *Nagy Beáta* (Miskolc BFF), harmadik *Borbély Istvánné* (Miskolc ÉHF). A férfi egyéni versenyt *Máté György* (Miskolc ÉHF) dolgozója nyerte, második *Libertényi Z.* (Hatvan KÜF), harmadik *Engedi I.* (Miskolc KÜF).

Sakk egyéniben első *Kelemen György* (Füzesabony KÜF), második *Zádori János* és *Kavesányszki József* (Miskolc KÜF).

Kiváló sportban és tanulásban

Nádudvari Csaba, a Nagykanizsai MÁV TE súlyemelője, aki a Winkler Lajos Vegyipari Szakközépiskola harmadik osztályába jár, az ötéves sportpályafutása során Balázs Ferenc edző irányításával kiváló eredményeket ért el országos serdülő és ifjúsági versenyeken, a *Magyar Népköztársaság jó tanulója, jó sportolója* címet érdemelte ki.

Csaba a tanuláson és a sporton kívül az iskolai KISZ-bizottság szervező titkáraként is elismerésre méltóan veszi ki részét a közös feladatokból.

A síidényre készülnek

Utánpótlás-nevelés a Gyöngyösi VSC-ben

A sárguló, hulló falevelek, a reggeli párában csúszóssá vált utak is jelzik, hogy beköszöntött az ősz a Mátrába. A havas napok még odébb vannak, de már egyre gyakrabban látni melegítőbe öltözött fiatalokat és felnőtteket a sípályákon. Ilyen kép tárult elénk a közelmúltban is, amikor a *Gyöngyösi* Vasutas SC sportolói a szülők segítségével társadalmi munkában karbantartást végeztek a galyatetői sílövő- (biatlon-) pályán. Ágaktól és követ től tisztították meg a küzdőtér útvonalát... Itt találkoztunk *Madár Sándorral*, a GyVSC sportköri elnökével és *Barna Istvánnal*, a síszakosztály vezetőjével is. Ők tájékoztattak sportolóik felkészüléséről, terveikről és gondjaikról.

A hagyományoknak megfelelően játékos mozgás követte az 1982—83-as versenyidényt. A sportoló fiatalok ilyen formában igyekeztek erőnlétüket szinten tartani. Már április 25-én megkezdődött az alapozás *Vasziljevics András* edző vezetésével a soron következő bajnoki évre. A GyVSC síszakosztálya az északi szakágon belül a sílövészettel és a futással foglalkozik. A lövésedzések irányításában jelentős segítséget nyújt a gyáriak ismert sportlövője, *Édes János*.

A sportológárdában némi változás történt. Néhány tehetséges sízó — az ismertebbek közül előbb *Lehotai Róbert*, majd *Szentirmay Márta* — különösebb indokolás nélkül abbahagyta a versenyzést. Viszont visszakerült a GyVSC-hez a Budapesti Vasastól *Komjáti Róbert*, aki korábban a szakosztály legeredményesebb versenyzőjének bizonyult.

A múlt esztendőhöz hasonlóan — anyagi nehézségek miatt — *továbbra is csak utánpótláskorú sportolókkal foglalkoznak*. A legmagasabb korcsoportot az ifjúsági I. jelenti. A felnőtt versenyzőket — köztük a válogatott kerettagot is — már korábban átadták a helyi Honvéd Zalka SE-nek. A legutóbbi bajnoki év eredményei alapján ifjúsági aranyjelvényes sportoló lett *Lehotai Attila, Szentirmay Mária, Szentirmay Márta, Dudás Ferenc, Tóth Tibor, Lassú Gábor, Halász Csaba, Csernyik Ákos, Szabó András, Lehotai Róbert* és *Halász László*. Ennek ellenére a szakosztály továbbra is „C" kategóriás maradt, mivel nem rendelkeznek felnőtt I. osztályú versenyzővel. A GyVSC kapcsolata tovább javult a gyöngyöshalászi általános iskolával, ami az első számú utánpótlásbázisnak számít.

A létesítményhelyzet nem sokat változott az előző évekhez képest. A kerekes sípálya a lőtér átépítése miatt csak részben használható. Ezért a nagyobbak a Karácsond és a Mátrafüred felé vezető úton végzik „kerekes" edzéseiket. A sporttelep gumiborítású pályáján csak a kezdő gyerekek gyakorolnak.

A szakosztály továbbra is nehéz anyagi körülmények között tevékenykedik. A mikrobuszcserére összegyűjtött összegből kellett az elmúlt bajnoki idényben is kiegészíteni a kiadásokat. *A sportköri vezetők ezért további takarékossági intézkedéseket kénytelenek alkalmazni.* Az előadódó gondok, problémák megoldásában nagy segítséget nyújt a kitérőgyártó üzem vezetése.

— *Ha a havas felkészülésünk jól sikerül, akkor ismét bízhatunk az előző évekhez hasonló eredményes bajnoki szereplésben.* — Kezdte az esélylatolgatást Barna István szakosztályvezető — Ifjúsági első korcsoportban bajnoki aranyat várunk sílövőinktől és — futóinktól egyaránt. A többi korosztályban ezüst- és bronzéremesélyeink vannak.

A Magyar Sí Szövetség ismét a Gyöngyösi Vasutas SC-t bízta meg az ifjúsági II. korcsoport és a serdülő sílövő országos bajnokság megrendezésével. Erre az eseményre 1984. február 3. és 5. között kerül sor Galyatetőn.

Szigetváry József

Vasutas-sakkbajnokság Pécsett

Csapatban és egyéniben járműjavítós siker született

A munkahelyi olimpia tömegsportmozgalom adta lehetőségeken belül jól sikerült, nagyvállalati sakk döntőre került sor az elmúlt hét végén *Pécsett*. A kulturális, agitációs, és sportosztály meghívására 11 középirányító szervezet — a GySEV és az Építési Főmérnökségek szb kimentette magát — küldte el csapatait a szellemi sportot kedvelők országos találkozójára.

A rendezéssel megbízott pécsi területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban átadott vasutas művelődési házat jelölte ki a verseny színhelyéül. Az intézményben a hivatalos játéktermen kívül a versenyzők rendelkezésére álltak a többi helyiségek is, ahol pihenéssel, játékkal elemzéssel és különféle játékokkal regenerálódtak.

A csapatok a csoportjukon belül körmérkőzéssel döntötték el a helyezéseket, majd a helyezéseknek megfelelően, négyes döntőkben a végső sorrendet.

A csoportokon belül váratlan győzelmek és még váratlanabb vereségek után lassan alakult ki a tabella. Az „A" csoportban igen éles volt a küzdelem a járműjavító üzemek szb és a debreceni tszb csapatai között, amely végül is az egymás elleni eredmény alapján *a járműsök javára döntötte el a csoport győzelem sorsát.*

A „B" csoportban kiegyenlítettebb erők küzdelme folyt, *amely a szegediek javára dőlt el*, az ugyancsak kitűnően felkészült központi hivatalok és intézmények szb csapatával szemben.

A csoportmérkőzések után került sor az újrendszerű döntőkre. A csoportok első két helyezettje került a legjobbak négyes döntőjébe, a harmadik-negyedik helyezettek, a „B" döntőbe, míg a többiek a „C" döntőben folytatták a végküzdelmeket. A döntőkben is körmérkőzésekre került sor úgy, hogy az egymás elleni eredményt magukkal hozták a csapatok.

A lebonyolítás ilyen módja igazolta helyességét, mert még soha nem tapasztalt, a játékidő utolsó másodpercéig folytatott, kiélezett küzdelmek alakultak ki. Jellemző volt, hogy az utolsó forduló utolsó perceiben sem volt még biztos a bajnokcsapat neve, a helyezettek sorrendje. Végül is a mutatott játék alapján, teljesen megérdemelten, *a járműjavító üzemek szb csapata nyerte a bajnokságot.*

A csapatversenyek során mutatott szereplés alapján a versenybíróság az egyéni erősorrendet is kialakította, amelyben kiváló teljesítménnyel a 7 mérkőzésből 6 pontot gyűjtő járműjavítós *Tóth László* végzett az első helyen.

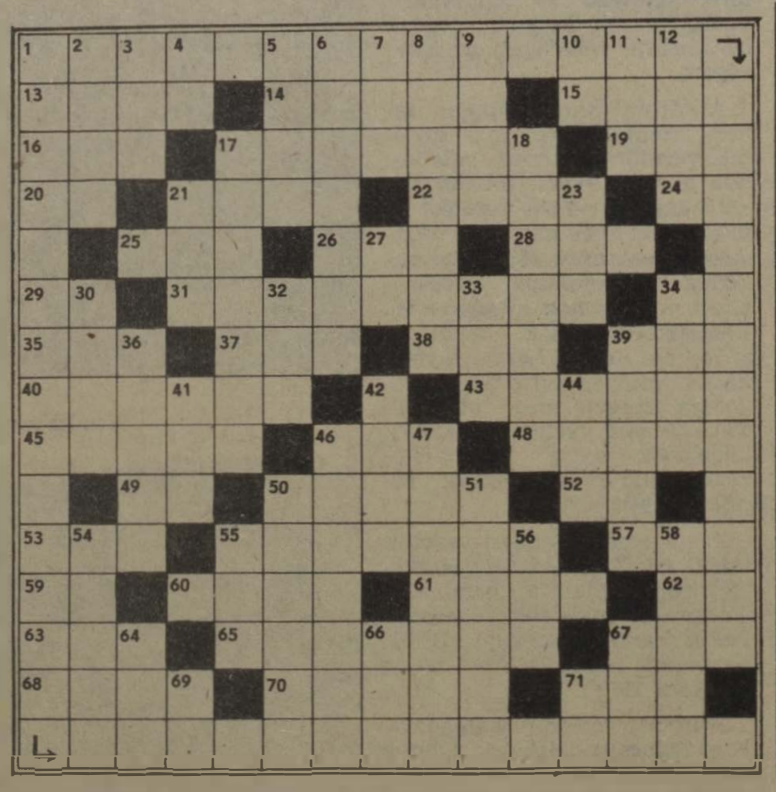
A verseny után ünnepélyes eredményhirdetésre került sor, ahol az okleveleket és a tiszteletdíjakat a pécsi tszb és a vasútigazgatóság képviseletében megjelent vezetők adták át a győzteseknek és helyezetteknek.

Eredmények: Csapatversenyben: 1. Járműjavító Üzemek szb, 2. Debreceni tszb., 3. Szegedi tszb., 4. Központi Hivatalok és Intézmények szb., 5. Utasellátó szb., 6. Záhonyi tszb., 7. Miskolci tszb., 8. Budapesti tszb., 9. Szombathelyi tszb., 10. Vasútegészségügyi Szolgálat szb., 11. Pécsi tszb. csapata.

Egyéniben: 1. *Tóth László* (Járműjavító Üzemek szb), 2. *Rákosi Jenő*, (Debreceni tszb), 3. *dr. Kas József* (Vasútegészségügyi Szolgálat szb).

— Sz —

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Hatékonyságot javító tényező (I.). 13. Afrikai állam. 14. A takarmánytároló. 16. Szamárbeszéd. 16. Mezőgazdasági szerszám. 17. Ázsiai folyó. 19. Hangtalanul gurul. 20. Japán társasjáték. 21. Nem áll biztosan. 22. Szlovákiai folyó. 24. Végtelen cár. 25. Nem használ. 26. Becézett női név. 28. Baromfibetegség. 29. Országos Tervhivatal. 31. Az előző évi rektor. 24. Sajt páratlan betűi. 35. Numero. 37. Vesd papírra! 38. Szaunában van. 39. A Tisza mellékfolyója. 40. Régi római viselet. 43. Vissza: nagybetű a nyomdászatban. 45. Európai határfolyó. 46. Kerékabroncs. 48. Finn város. 49. A gallium kémiai jele. 50. Jártatja a száját. 52. Bácsi, röviden. 53. Kedvelt ital. 55. Hebegés. 57. Század kezdete. 59. Kiló egynemű betűi. 60. Híres a kolostora Bulgáriában. 61. Belső szerv, névelővel. 62. Az ozmium vegyjele. 63. Tömör a közepén. 65. Kézizálogra adott kölcsön. 67. Írásmű. 68. Szlovákiai város. 70. Lekaszált gabonatábla. 71. Nem ül.

Függőleges: 1. Hatékonyságot javító tényező (II.). 2. Férfi ruhadarab. 3. Velem közepe. 4. Téli sport. 5. Vastag bot. 6. Nógrádi helység. 7. Fordított folyadék. 8. Becézett női név. 9. Síkondai páros betűi. 10. Kiváló minőségű. 11. Hegy a Dunántúlon. 12. Község Veszprém megyében. 17. Ármány, fondorlat. 18. Tekintélye van. 21. Kevert pír. 23. Dallam, ária (francia). 27. A germánium vegyjele. 30. Szovjet napilap. 32. Időmérő. 33. Távolságot fejez ki. 34. Játszma a teniszben. 36. Tó a Szovjetunióban. 39. Árok Budán. 41. Ír terrorszervezet. 42. Kedvezményben részesülő fogoly. 44. Takarmánygabona. 46. Szabolcs megyei község. 47. ... való, ízlik neki. 50. Nagy épület. 51. ... lábra száll a labda. 54. Eszes, ügyes. 55. Római 1049. 56. Veszprémi patak. 58. Viszsza: felajánl, nem sajnál. 64. Tulajdona. 66. Bundesrepublik Deutschland. 67. Köt ellentéte. 69. Az ezüst vegyjele. 71. Álom páratlan betűi.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1.

Beküldési határidő: 1983. december 10. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A meddő készenléti idők minimálisra csökkentése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Huszárik Mihály, Acsa, Mogyorós u. 10.; Sárközi Marianna, Pápa, Kilián laktelep II/8.; Dóka Vidorné, Nyíregyháza, Szántó Kovács János u. 16. II/9.; Somlai Rudolfné, Szombathely, Lenin út 65.; Eszenyi Tibor, Záhony, Baros G. u. 6.

HÍREK

— **Búcsúztató.** Harminc-négy évi vasúti szolgálat után nyugalomba vonult Kovács Mihályné, a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség belső ellenőre. Ebből az alkalomból ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen Kerepesi Pál, a főnökség vezetője méltatta szakvonali és szakszervezeti tevékenységét, majd átadta a munkatársak ajándékát.

Olvasóink figyelmébe

A Magyar Vasutas következő, 25. száma, tekintettel a karácsonyi ünnepekre, december 12-e helyett — összevontan a 26. számmal —, december 19-én 12 oldal terjedelemben jelenik meg.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A szegedi nyugdíjascsoport 420 tagja vett részt azon a találkozón, amelyet november 4-én rendeztek a Bebrits Lajos szakközépiskola nagytermében. A találkozón Balogh József, az igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának vezető helyettese adott tájékoztatást a vasút helyzetéről, eredményeiről, majd Kondász István elnök számolt be az elmúlt félévi munkáról. Dr. Lugosi József, a területi szakszervezeti bizottság titkára hat 90 éven felüli nyugdíjasnak pénzjutalmat adott át. Ezután a résztvevők megtekintették a tiszteletükre rendezett nóta- és operettműsort.

— **Véradó—vérkapó találkozó.** A MÁV gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemének vöröskeresztes szervezete november 18-án véradó—vérkapó találkozót rendezett, amelyen 140 véradó és 25 vérkapó vett részt. Rózsahegyi Gézáné, az üzemi Vöröskereszt-szervezet csúcstitkára ismertette a véradómozgalomban elért eredményeket. Kiemelte többek között, hogy az üzem minden negyedik dolgozója önkéntes véradó. Az ünnepségen 18 többszörös véradót kitüntetésben részesítettek.

— **Ki minek mestere?** A hatvani körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága november 9-én Ki minek mestere vetélkedőt rendezett a harminc éven aluli kocsivizsgálók, vasúti jármű, valamint villamos- és dízelszerelők részére. A versenyen részt vevő 41 fiatalnak szakmai, politikai és munkavédelmi kérdésekre kellett válaszolniuk. A kocsivizsgáló, a jármű-, valamint a villamos- és dízelszerelő kategóriák győztesei: Oravecz József, Varga János, Szabó József és Lőrincz István.

— **Előadás fiataloknak.** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökségen november 10-én, Ifjúságpolitika címmel előadást tartott Antal Lajos, a járási pártbizottság első titkára. Aktuális bel- és külpolitikai kérdésekről is tájékoztatta az előadó a megjelent száz vasutas fiatalt.

— **Öregek napja.** A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és a nyugdíjascsoport a közelmúltban a művelődési házban rendezte meg az öregek napját. Vidám, szórakoztató műsort szerveztek a nyugdíjasoknak, majd ebéden látták vendégül őket. A találkozón szocialista brigádvezetők és KISZ-fiatalok is részt vettek.

HALÁLOZÁSOK

Október 26-án, 85 éves korában elhunyt Szegedi József MÁV-nyugdíjas, aki 35 évig dolgozott a bánrévei fűtőháznál. Aktív közéleti tevékenységet folytatott. Munkahelyén szakszervezeti főbizalmi és pártvezetőségi tag volt. Nyugdíjazása után tanácstagként, később megbízott elnökként dolgozott és szerzett érdemeket Bánrévén. Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend bronz fokozatával is elismerték.

November 8-án, 54 éves korában, türelemmel viselt súlyos betegség után elhunyt Cs. Tóth József, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkatársa, a MÁV Szabványügyi Központ osztályvezető-helyettese. 1949-ben lépett a MÁV szolgálatába. Dolgozott a győri és a terézvárosi pft-főnökségen, a budapesti igazgatóságon, 1967-től haláláig pedig a VATUKI keretén belül működő szabványügyi központnál tevékenykedett. Pályakezdése óta aktív pártmunkás volt. Hamvasztás előtti búcsúztatása november 17-én volt az újpesti, Megyeri úti temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném nagykanizsai, nagyméretű, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, első emeleti szolgálati lakásomat (10 percre az állomástól) budapesti lakásra. Bármely megoldás érdekel. Dr. Szoboszlay, 142-250/232, délelőtt.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. emelet B. 30. szám alatti, 57 négyzetméteres, nagy erkélyes és tetőteraszos, ötéves, másfél szobás, plusz hálófülkés, összkomfortos, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti vagy győri OTP- vagy tanácsi, telefonos lakásra. Érdeklődni üzemi telefonon naponként a 07/42-17-es, vagy 18 óra után városi távhívással a 87/11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Zuglóban, a Filmgyárnál komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (gázkonvektor fűtéssel), kérek: a fentinél nagyobb, utcai, egy vagy másfél szobás, komfortos, lehetőleg telefonos MÁV vállalati bérlakást (ha lift nincs, II. emeletig) jó közlekedési lehetőséggel a MÁV-vezérigazgatósághoz (VI., Népköztársaság útja 73—75.). Érdeklődni: Nagy Géza, 630-194 telefonszámon, este 18 óra után.

Elcserélném Cegléd állomástól két percre levő két szoba, komfortos, gázfűtéses, téglaépületben, III. emeleti loggiás tanácsi bérlakásunkat családi házra, VVF-en dolgozó, esetleg ezután ott munkát vállaló cseretársat keresünk. Legközelebbi VVF Cegléd, Pestlőrinc. Minden megoldás érdekel. Legalább 2 szoba szükséges. Fővonali, valamint komfortos, vagy összkomfortos előnyben. Helybeli is érdekel. Érdeklődni hétköznap és hét végén is egész nap. Címünk: 2700 Cegléd, III., Rákóczi út 66. sz. III. 14. Duhaj István.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő, kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat háromszobásra. Cím: Budapest, Kerepesi út 5. V. ép. II. 24. 1087. Telefon: 137-725. Farkas lakás.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő, másfél szobás, I. emeleti, utcai, 58 négyzetméteres gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületi, kb. 45-50 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII., Festetics u. 4. I. 15. 1087.

Elcserélném egy szoba és két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat kisebb lakásra a Déli pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet a 697-803 telefonszámon.

Elcserélném Bp. IX. kerület, Gyáli úti MÁV-telepen levő két szoba komfortos, kertes, garázsos lakásomat nem MÁV-rendelkezésű lakásra. Csak a Bp. Ferencvárosi pályaudvaron dolgozó vasutasok jöhetnek számításba. Vidéki cserelakás is érdekel. Érdeklődni lehet bármikor a 832-235 telefonszámon.

Elcserélném Budapest IX. kerület, Gyáli út 15. sz. alatti, 48 négyzetméteres, másfél szobás MÁV-bérlakásomat hasonló vagy kisebb méretű tanácsi bérlakásra tényleges MÁV-dolgozóval, Budapest területén. Érdeklődni lehet: 429-701, vagy 34-85 munkahelyi és a 457-019 lakástelefonszámon.

Elcserélném Szentes város központjában levő szövetkezeti összkomfortos, lakótelepi, IV. emeleti, 1,5 szobás, erkélyes lakásomat budapesti hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: Ábrahám Lászlónál a 01-43-01 vagy a 325-046 telefonszámon, munkanapokon 7—16 óráig.

Elcserélném a Budapest, X. kerület, Harmat úti lakótelepen levő kétszobás, megkímélt állapotban levő, V. emeleti, 54 négyzetméteres, panelos lakásomat hasonló vagy kisebb alapterületű, kétszobás, tanácsi lakásra. Kisebb komfortfokozatú, régebbi építésű lakások is érdekelnek. Érdeklődni: Krajcsovics Márton, 1141 Budapest, Egressy út 133., az esti órákban.

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út 5. sz. III. emeleti komfortos, 76 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat tanácsi egy-, egy és félszobás komfortosra. Érdeklődni lehet 18 óra után a 338-605 telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű, egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C., kamra, kertes, első emeleti szolgálati lakásomat MÁV-dolgozóval a IV., XIV., XV., XVI. kerületben levő tanácsi lakásra. Érdeklődni személyesen: Szalontai Jánosné, Budapest, XV., Csanádi Gy. u. 15. sz. I. 6. (volt Wesselényi u.).

Elcserélném Debrecenhez közel, jó közlekedéssel, 70 négyzetméteres, 2,5 szobás, komfortos lakásomat Szolnokon vagy környékén levő 1,5 szobás lakásra. Érdeklődni: Román Emil, Hajdúhadház vasútállomás.

Elcserélném Budapest, XV., Rákos u. 106. sz. alatt levő másfél szobás, összkomfortos, világos konyhás, 50 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb méretű lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: Kissné, 428-592-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
1553 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 43 Budapest
Felelős kiadó:
Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 850 83—5437. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVII. ÉVFOLYAM, 25—26. SZÁM ARA: 1,30 FORINT 1983. DECEMBER 19.

Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés, boldog új évet kívánunk lapunk minden kedves olvasójának!

A vasút novemberi teljesítménye

10 millió 987 ezer tonna áru és 18 millió 800 ezer utas

A vasút novemberben *10 millió 987 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a tervhez képest 100,6, az elmúlt év novemberéhez viszonyítva pedig 94,2 százalékos teljesítést ért el. Az áruszállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer 101, illetve 95,4 százalék.

Az áruszállításokon belül — a várakozással ellentétben — *alacsony volt az exportszállítás.* A tervezett értéknek csupán a 91,4 százaléka került vasúton exportfeladásra.

Az import- és tranzitforgalom kedvező volt. Az importban érkezett áruk mennyisége 5,6, a tranzitáruk volumene pedig 3,4 százalékkal volt magasabb a tervezettnél.

A belföldi áruforgalom is kedvezően, 100,3 százalékosan alakult. A kocsiigényes áruforgalomban feladott áruk mennyisége 8 millió 922 ezer tonna volt, amely a tervezettnek 99,5, a bázisértéknek 93,7 százaléka.

Az élőállat-küldemények mennyisége a bázishoz viszonyítva jelentősen csökkent. Összességében csak a bázismennyiség 51,4 százaléka került vasúton elfuvarozásra.

Növekedett viszont a gyorsan romló áruk szállítása. Értéke 4,7 százalékkal volt több, mint tavaly novemberben. Ezen belül a belföldi szállítás 7,8, az export pedig 3,2 százalékkal nőtt.

A záhonyi átrakótérség áruforgalmát az elmúlt évihez viszonyítva, emelkedő tendencia jellemezte. A rakva belépett széles nyomtávú teherkocsik száma 8,2, az azokban érkezett áruk mennyisége pedig 9,5 százalékkal emelkedett. A széles nyomtávú teherkocsik át-, illetve kirakása megfelelt az érkezés ütemének. A megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 4,4, a berakott áruk mennyisége pedig 8 százalékkal volt több a bázisidőszaknál.

Az áruszállítás minőségi mutatói csak részben alakultak elfogadhatóan. A teherkocsik térbeli kihasználása mind a bázishoz, mind a tervhez képest 0,7, illetve 3,5 százalékkal növekedett. Nem volt ilyen kedvező az időbeli kihasználás, a kocsiforduló-időnél. Értéke az elmúlt év novemberihez 9,8, a tervhez viszonyítva 9 százalékkal emelkedett. A bázishoz viszonyítva 15,9 százalékkal nőtt a gépre várás eseteinek száma.

Kedvező a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége. A bázishoz viszonyítva 1,6 százalékos növekedés, a tervhez képest viszont 1 százalékos a csökkenés. Az időre ki nem állított teherkocsik száma 1, a gépácsorgásoké pedig 12,7 százalékkal csökkent.

A belföldi vonatfelosztások száma a duplájára emelkedett, míg a kilépő vonatoké több mint a felére csökkent.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása közel a tervezetthez alakult. A villamosmozdonyok napi haszonkilométer-teljesítménye 98,9, a kis teljesítményű dízelmozdonyoké 100,9, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyoké 99 százalék volt.

A vasút — előzetes adatok szerint — *novemberben 18 millió 800 ezer utast szállított,* s ezzel a bázishoz viszonyítva 94, a tervhez képest 102,7 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 84,9, illetve 95,9 százalékosan alakult.

A menetrendszerűség az elmúlt év novemberéhez viszonyítva 0,5 százalékkal csökkent. Ezen belül a nemzetközi expresszvonatok menetrendszerűsége 4,3 százalékkal javult. Jelentősen, 4,4 perccel csökkent az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső fajlagos késési idő.

Hámán Katóra emlékeztek

Hámán Kató születésének 99. évfordulóján Hatvan állomás Hámán Kató szocialista brigádja, a 4. számú általános iskola, a Közgazdasági Vasútforgalmi Szakközépiskola, a vasútüzemi KISZ-bizottság képviselői december 2-án megemlékeztek a munkásmozgalom kiemelkedő egyéniségéről. Ezt követően elhelyezték virágaikat és koszorúikat az állomás csarnokának falán levő emléktáblánál.

VÁSÁRHELYI HELYZETKÉP

Hajráznak az üzemek

A gyárak, üzemek már megkezdték év végi hajrájukat, sorra adják fel áruikat, termékeiket. Ez Hódmezővásárhelyen is érződik, ahol *Szabó Imre* állomásfőnökkel beszélgettünk munkájukról, eredményeikről.

— *Október végéig 72 ezer 625 tonna árut szállítottunk el* — kezdte az állomásfőnök —. Legtöbb munkát most a cukorrépa adja, naponta egy irányvonattal küldünk Szolnokra. A helyi tsz-ek folyamatosan fuvarozzák a répát, amelynek szállítása várhatóan december közepén fejeződik be. Fokozott figyelmet fordítunk a liszt, az élelmiszer, a porcelángyár termékeinek továbbítására is. A HÓDGÉP főként pótkocsikat és alkatrészeket ad fel, szállítási ütemük most kissé csökkent.

— A feladáshoz szükséges kocsik rendelkezésre állnak-e?

— *Nem minden esetben tudjuk az aznapi igényt kielégíteni, néha gondjaink vannak, de kocsihiány miatt áru nem maradt vissza.*

Gond inkább a vállalatok rakodási készségével van. Októberben végéig több mint egymillió forint kocsiálláspénzt fizettek ki a késedelmes rakodók. Különösen a hét végi rakodások akadoznak, amelyek rontják a kocsitartózkodási mutatóikat.

Hódmezővásárhelyen a leadási forgalom az erősebb. Ezekben a hetekben a Dunántúlról egymás után érkeznek az aszály veszteségeit pótló szállítmányok, a Gabonafeldolgozó Vállalatnak, a tsz-eknek naponta 10-15 vagon szemes takarmány: kukorica, árpa érkezik. A TÜZÉP részére szenet, fát hoznak a vonatok, a CSOMIÉP, a KÉV címére pedig néha 2-3 söderirányvonat is befut. A leadási kocsik mintegy 60 százalékát iparvágányon kezelik.

— *Közel két éve mi szolgáljuk ki a szomszédos Kútvölgyi Gyógyintézet állomást is.* Gyűjtjük az elegyet és naponta egy alkalommal M 31-es tartalékunk viszi át a tsz-ek, s az állami gazdaság részére érkező mezőgazdasági árukat, műtrágyát, visszafelé pedig irányvonatra való cukorrépát, búzát, kukoricát, vetőmagot hozunk át.

— Munkaerő?

— Nem panaszkodhatunk. Igaz kocsirendező, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő és vonali tartalékos munkakörökben létszámhiányunk van. Ennek ellenére feladatainkat eddig megoldottuk. Ez annak tulajdonítható, *hogy törődünk az utánpótlással.* Jelenleg is kiképzés alatt van egy váltókezelő és két forgalmi szolgálattevő. Jó kapcsolatot építettünk ki a városi tanáccsal, új felvételeseinket azonban elsősorban dolgozóink szervezték be. *Büszkék vagyunk arra is, hogy állomásunkról több tapasztalt forgalmi szolgálattevőt helyeztek be az igazgatóságba menetirányítónak.*

Gellért József

Nemzetközi vetélkedő Záhonyban

Ki a legjobb dízelmozdony-vezető?

Három napon át tartózkodott Záhonyban a határ menti fiatal mozdonyvezetők küldöttsége, akik szakmai vetélkedő keretében mérték össze tudásukat. Négy csapat részvételével döntötték el, ki a legjobb dízelmozdony-vezető. Szovjet részről a csapi vontatási telep küldöttsége versengett, a szlovák vasutasokat az ágcsernyői fiatalok képviselték, a két magyar csapatból az egyiket a záhonyi vontatási főnökség állította ki, a másikat a debreceni és miskolci mozdonyvezetők közös csapata alkotta. A november 21—23. között megtartott találkozónak végül is mindenki győztese volt — ahogy a zsűri elnöke, *Benedek Sándor,* a MÁV vezérigazgatóságának munkatársa elmondta.

A vetélkedő elméleti és gyakorlati feladatokból állt. Az M 62-es dízelmozdonyok villamos vezérléséből tesztkérdésekre kellett válaszolni. Izgalmas volt a hibaelhárítási gyakorlat, amelynél időre kellett megkeresni és kijavítani a hibát. Végül alkatrészek garmadájából kellett kiválogatni a szükségeseket.

A mozdonyra szállás egyben az energiatakarékos vezetésnek a bizonyítása is volt. Ugyanis egy 2000 méteres pályán időre kellett végighaladni, maximálisan óránként 60 kilométeres sebességgel, miközben a cél előtt száz méterrel egy 30 kilométeres lassújelet is beiktattak.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen *Rákóczi András,* az üzemi KISZ-bizottság titkára, a KISZ Központi Bizottságának tagja köszöntötte a versenyzőket, majd átadták a díjakat. A csapatversenyben a záhonyiak diadalmaskodtak a miskolc—debreceni közös csapat előtt, harmadik helyen a csapi fiatalok végeztek. Az egyéni versenyben *Kovács János* minimális különbséggel előzte meg *Torony Lászlót,* mindketten záhonyi mozdonyvezetők. A harmadik helyet *Ondrej Csik,* a csehszlovák csapat tagja érte el, *Papp István* debreceni mozdonyvezetővel közösen. A KISZ Központi Bizottságának különdíját a legjobb gyakorlati mozdonyvezetésért *Pável Dimitrijevics Orosz,* csapi fiatal kapta.

A verseny után váltottunk néhány szót a legjobbakkal:

— *Határforgalomban dolgozom, egymásra vagyunk utalva, ezért jó, hogy találkozhattunk így is* — mondja Kovács János. — Tulajdonképpen csak centiméterek döntöttek abban, hogy első lehettem. Jó gyakorlásnak bizonyult a Ki minek mestere szakmai-politikai vetélkedő, amelyet másodszor nyertem meg Záhonyban.

— Öt éve annak, hogy Debrecenben *Kövér József* mesterem megszerettette velem ezt a szakmát — emlékezik Torony László. — Igyekeztem a tanultakat hasznosítani, hiszen tisztában vagyunk azzal, hogy a vasút eredményessége a mi munkánktól is függ. Köszönet illeti a javítóműhely személyzetét, hogy olyan gépeket bocsátanak rendelkezésre, amelyekkel öröm mozdonyt vezetni.

— A pelsőci fűtőházból indultam — említi a hórihorgas Ondrej Csik. — *Tavaly a kerületi versenyen második lettem, az idén első voltam, ezért jöhettem el a nemzetközi találkozóra.*

— *Nem a verseny, hanem a barátság elmélyítése volt ennek a vetélkedőnek a célja* — állítja Pável Dimitrijevics Orosz. — Öt évvel ezelőtt mi indítottuk útra ezt a sorozatot, s örülünk neki, hogy a kollégák ezzel még jobban elsajátítják a szovjet mozdonyok vezetését.

A vetélkedő végén az egyes küldöttségek vezetői is értékelték a gyakorlatokat, végül *Gerőcs István,* a záhonyi üzemi pártbizottság titkára foglalta össze a háromnapos rendezvényt, amely megmutatta az utánpótlás szakmaszeretetét, felkészültségét.

Lányi Botond

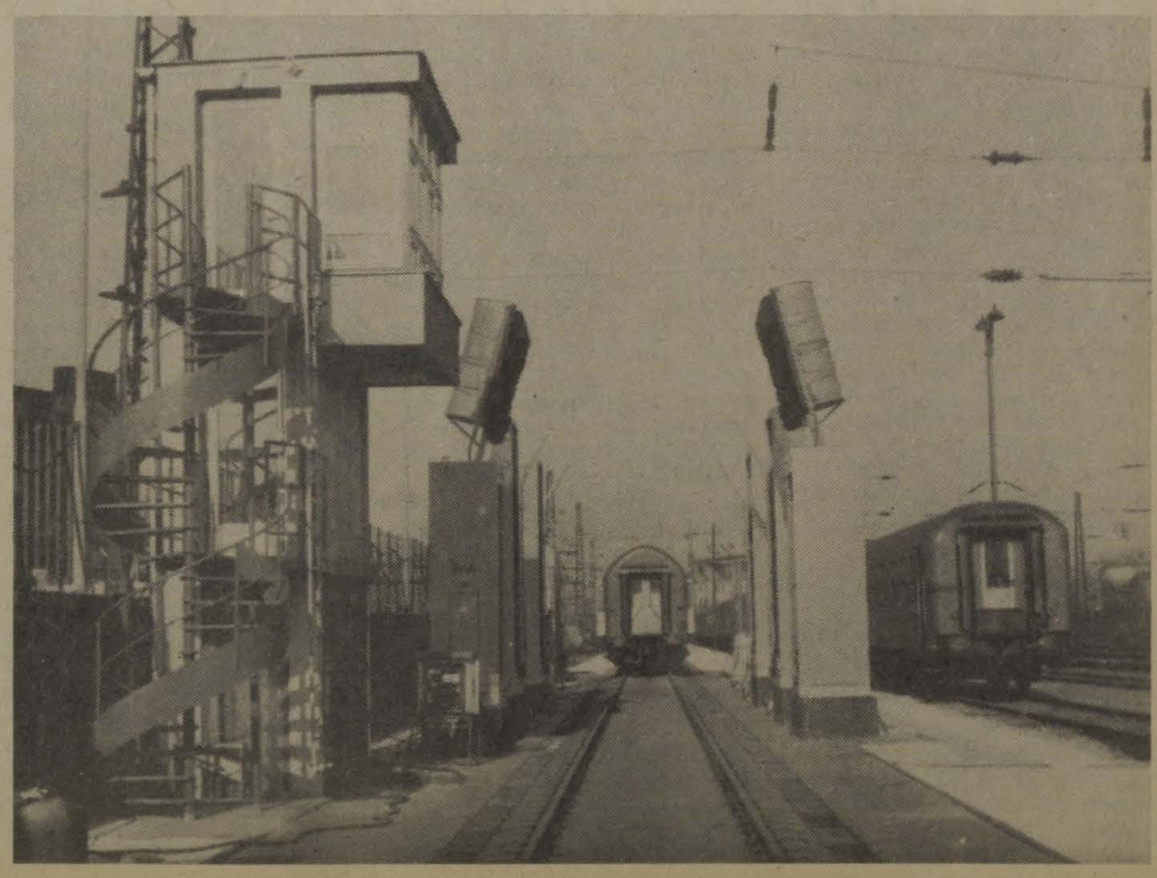
ÉTELKÜLÖNLEGESSÉGEK A VONATON

Magyar—csehszlovák gasztronómiai hét

Az Utasellátó Vállalat és a CSD Lidelni Luzkove Vozy, a Csehszlovák Étkező- és Hálókocsi Társaság november 28. és december 3. között gasztronómiai hetet rendezett. A megegyezés értelmében a csehszlovák vasútvonalon Bratislava és Kosice, hazánkban pedig a Nyugati pályaudvar és Nyíregyháza között az étkezőkocsikon magyar, illetve csehszlovák ételkülönlegességeket szolgáltak fel az utasoknak.

A TEXO expresszen, Pozsony és Kassa között az étkezőkocsin *Vrabecz Mihály* mesterszakács, *Fehér Károly* szakács, valamint *Szalai Mihály* főpincér, *Kovaschitz Antal* és *Ábel Antal* felszolgáló álltak a vendégek szolgálatában, népszerűsítve a magyar konyhát és vendéglátást.

Kocsimosó a Keletiben



Mérlegen a személyszállítás éve című cikkünk a 4. oldalon

NEMZETKÖZI SZEMLE

Zavarban a zavarkeltők

A közelmúltban figyelemre méltó elemzés jelent meg a szakszervezeti világszövetség havonta megjelenő lapjában, *A. Galkine* szovjet történészprofeszor tollából. A szerző a tőkés rendszer ellentmondásainak és a munkásmozgalomnak a viszonyát vizsgálva többek között arra a megállapításra jutott, hogy a tőkés rendszer válsága napjainkban három fő formában nyilvánul meg:

— *a nemzetközi munkamegosztás ellentmondásainak a tőkés világon belüli kiéleződésében;*

— *a jelenlegi állammonopolista szabályozási módszerek hatékonyságának gyengülésében;*

— *a tudományos-technikai forradalom eredményeinek tőkés módon való alkalmazásában.*

Egymással is szembekerülnek

A tőkés világban a nemzetközi munkamegosztás válsága egyrészt a jelenlegi formák, a transznacionális vállalatok, az állammonopolista integráció, másrészt a termelőerők nemzetközivé válásának objektív szükségszerűsége között fennálló, egyre növekvő ellentétben nyilvánul meg. *A tőkés rendszer legfontosabb központjainak befolyása csökken,* annak elenére, hogy a gazdasági nyomáshoz és más bevált eszközökhöz folyamodnak, hogy biztosítsák maguknak az olcsó nyersanyagból és energiahordozókból az ellátást, miközben jelentős piacokat megszerezve, gondoskodnak termékeik elhelyezéséről.

Szembetűnő ezenkívül korunk három legjelentősebb imperialista központja: az Egyesült Államok, Nyugat-Európa és a Japán közötti ellentmondások kiéleződése. Ezek az országok a jövőben egy új pénzügyi-ipari hatalmi csoporttal szembekerülhetnek, amely a kőolaj- és nyersanyag-kitermelő fejlődő országok vezető köreinek, valamint az ezekben az országokban működő transznacionális vállalatoknak a szövetsége alapján jön létre.

A minél nagyobb profit elnyerése és annak társadalmi hatásai között egyre növekszik a feszültség, és ez a feszültség gazdasági téren azt eredményezi, hogy csökken a fizetőképes kereslet mind a belső, mind pedig a külföldi piacokon, élesedik a nemzetközi verseny, csökkennek az általános fejlődés arányai, felgyorsul a ciklikus válság üteme, tartóssá válik az infláció.

A több évtized alatt felhalmozódott tudományos ismeretek és a technikai kutatások eredményei lehetővé tették a modern termelés alapjainak teljes újjászervezését. Mindamellett a *tudományos-technikai forradalom* eredményeinek bevezetése hosszú éveken keresztül csak esetenkénti és részleges volt. Ez azzal a ténynyel magyarázható, hogy a gazdasági körülmények nem a bevezetés mellett, hanem ellene hatottak, ugyanis a legfejlettebb technika és technológia bevezetésének költségei meglehetősen magasak voltak még. Az energia-, nyersanyag- és munkaerő-megtakarítás, amit a technika nyújtott volna, nem különösebben csábította a tőkét, mert abban az időben az energia- és a nyersanyagköltségek bőségesen kompenzálták a munkaerőköltségek növekedését, és *biztosították a bővített újratermelést.* A hatvanas években és a hetvenes évek elején a világpiac bővülése, amelyet a fizetőképes kereslet mesterséges növelése is ösztönzött, szintén hozzájárult ehhez a jelenséghez, lehetővé téve a tőkének, hogy a profitráta csökkenését növekvő termékvolumennel ellensúlyozza.

Új helyzetben

A hetvenes években azonban *a helyzet megfordult; a* nyersanyag- és energiaárak emelkedése valamint az iparilag legfejlettebb országokban a munkaerő költségeinek növekedése az új technika bevezetését eredményezte, amelynek révén lehetőség nyílt az energia és a nyersanyag jelentős megtakarítására. Így a munka a tőke normális újratermelésének lényeges feltételévé vált. *Ugyanebben az időben tanúi lehettünk egy világméretű keresletlanyhulásnak és a növekedési ütem csökkenésének,* amely a nemzetközi piacokon folyó éles versengés viszonyai között utat nyitott a gazdaságosabb technológiáknak, amelyek a konkurrenciaharcban a tőke túlélésének a legfontosabb feltételei.

A tudomány és a technika területén elért új eredmények: a *mikroelektronika* fejlődése és a *szintetikus anyagok* egész skálájának a feltalálása azt eredményezte, hogy érzékenyen csökkentek a csúcstechnológiák bevezetésének, valamint az ezekhez tartozó berendezések felszerelésének költségei. Következésképpen *a gazdasági ösztönzők egyértelműen a termelőalapok radikális és intenzív átalakulása irányába kezdtek hatni.* Az 1979-es év végétől a struktúraváltás üteme felgyorsult, annak ellenére, hogy általános volt a beruházásokra fordítható tőke hiánya.

— *Milyen társadalmi és gazdasági következményei vannak a fentiekben leírt jelenségeknek?* — tette fel a kérdést A. Galkine.

Láncreakció

Annak következtében, hogy a termelőalap újjászervezése a rendszer alapvető struktúráját érinti, *valamennyi szektorban zavar keletkezik.* Példa rá a fémipar válsága, amely napjainkban rendkívül éles formában jelentkezik. Ez nem a termelés abszolút kapacitástöbbletéből, sem pedig a termelési konjunktúra hanyatlásából ered, hanem közvetlenül a felhasználás erős csökkenéséből, amely a szintetikus anyagok tömeges alkalmazásának és a gazdaságos anyagfelhasználást előnyben részesítő technológiák egyre szélesebb körű alkalmazásának az eredménye. Ez viszont a bányaiparban okozott súlyos nehézségeket, mert a bányászati termékek iránti kereslet csökkent, többek között éppen azon termékek iránt, amelyekből egyébként is jelentős készletek voltak.

A nyersanyagok feldolgozásának új formái, a sokoldalúan felhasználható *robotok* és más hasonló, a mikroelektronikát felhasználó berendezések a hagyományos szakmákban dolgozók feleslegessé válásához vagy legalábbis létszámuk nagymérvű csökkentéséhez vezet. A termelés nem anyagi területén a mikroelektronikán alapuló csúcstechnika alkalmazása, valamint a munkaszervezési módszerek felülvizsgálata szintén hozzájárult az eddig alkalmazott munkaerő létszámának nagyarányú csökkentéséhez. Ez a folyamat érinti már az irodákat és a bankokat, a *közlekedést* és a távközlést, a kereskedelmet stb. Mindennek az a következménye, hogy állandó szinten tartja a tömeges munkanélküliséget, amelynek a méretei napjainkban kevésbé függnek a gazdasági konjunktúra változásaitól, mint korábban, és *állandóan növekvő tendenciájúak.*

A gazdasági válság általában a munkásosztály vívmányai elleni támadásra ösztönzi a tőkést, ugyanakkor csökkenti a munkásosztály lehetőségét a reagálásra. A kérdés, ami körül az összecsapások folynak, ugyanis az, hogy *ki viselje a válság fő súlyát és azoknak az intézkedéseknek a költségeit, amelyek a válságból kivezetnek.* A nagytőke számára egyértelmű, hogy a bérből és fizetésből élőkkel akarják a válság költségeit megfizettetni.

A nagytőke, céljai érdekében egyaránt fordul politikai és gazdasági eszközökhöz. A világban jelenleg lezajló eseményeket a tőke arra használja ki, hogy felkészüljön az újabb *társadalmi összecsapásokra.*

A hetvenes és a nyolcvanas évek fordulóján az Egyesült Államok vezető körei olyan intézkedéseket hoztak, amelyek *súlyosan megrontották a nemzetközi légkört.* Ezt a politikát több tényező erősítette; mindenekelőtt az az illuzorikus feltevés, hogy az amerikai imperializmus számára elérkezett az idő, hogy megvalósítsa hosszú távú terveit, a *„pax americana"*-t, azaz az amerikai típusú békét, amely nem más, mint az Egyesült Államok egyfajta hegemóniája a világ felett. De létezik más, főleg társadalmi jellegű tényező is. Az imperializmus arra számít, hogy a különböző társadalmi rendszerű országok közötti kapcsolatokban fennálló feszültséget szükség esetén felhasználhatja a monopolista tőke érdekében. Ez a feszültség ugyanis lehetővé teszi a soviniszta érzelmek újjáélesztését, a nemzeti érdekközösség illúziójának felkeltését. Ilyen körülmények között *a munkásosztálynak és szervezeteinek minden erejüket mozgósítaniuk kell, hogy visszaverjék a nagytőke támadását.*

Nemcsak védekezni

Nyilvánvaló, hogy az összeütközések azokon a területeken lesznek a leghevesebbek, ahol ez a támadás már megindult. Az elkövetkező időben *a nemzetközi fejlődésért vívott harc egyre növekvő jelentőségű lesz.*

A munkásosztály és szervezetei mindig ott voltak és vannak a békéért és a biztonságért, a nemzetközi kapcsolatok megjavításáért, a különböző társadalmi rendszerű országok közötti békés egymás mellett élés elvének érvényesüléséért folyó harcban. Ez több objektív tényezőn múlik: a munkásosztálynak, mint a társadalmi átalakulások hajtóerejének *humanista törekvésein;* annak a ténynek az ismeretén, hogy általában *a dolgozók az első áldozatai a fegyveres konfliktusoknak;* annak akarásán, hogy *megakadályozzák a fegyverkezési versenyt,* amely egyidejűleg forrása és eredménye a nemzetközi kapcsolatok romlásának.

A nemzetközi légkör romlása abból ered, hogy egyes hidegháborús körök egyre gyakrabban fenyegetőznek a gazdasági kapcsolatok megszakításával. A Kelet-Nyugat közötti kölcsönösen előnyös gazdasági kapcsolatok rendkívül jelentősek a válság sújtotta kapitalista gazdaságoknak, mert fontos nyersanyag- és energiaforrást, ezenkívül stabil és nagy felvevő képességű piacot jelentenek számukra. *Ezeknek a kapcsolatoknak a fenntartása és fejlesztése rendkívül értékes az egész világ munkásosztályának, mert lehetővé teszi millók számára a munkahelyek megőrzését.*

Azt sem szabad elfelejteni, hogy az ellenséges légkör kedvez a reakciós erők aknamunkájának, amelyek a hidegháborús politika bukását követően a háttérbe szorultak. Ezek az erők most ki akarják használni a jobbra csúszást, amelyet az utóbbi években egyes európai országokban figyelhetünk meg. Az a céljuk, hogy a nyolcvanas évekre döntő áttörést tudjanak megvalósítani minden fronton. A munkásosztály számára a helyzet ily módon alakulása azzal a veszéllyel járna, hogy elveszítené azoknak a gazdasági és társadalmi vívmányoknak a nagy részét, amelyeket az utóbbi években elért.

A munkásosztály nehéz és bonyolult harcában, hogy megőrizze létének alapvető feltételeit, és biztosítsa az emberi civilizáció jövőjét, *nem korlátozhatja magát a védekezésre.* Miután visszaverte azokat a kísérleteket, amelyek vívmányait akarták megsemmisíteni, pozitív megoldásokat kell javasolnia, mind a közvetlen, mind pedig a jövő problémáinak megoldására.

Amint a múltban is, az országos és a nemzetközi szintű akcióegység az egyedüli lehetőség, amely most is biztosíthatja, hogy *a munkásosztály előtt álló feladatok megoldást nyerjenek a jelenlegi évtized alatt.* A szakszervezeteknél az egységtörekvések ezért is egyre erőteljesebbek — mutatott rá cikkében a szovjet történészprofesszor.

Baranyai Zoltán

A MUNKAHELYI DEMOKRÁCIA VÍVMÁNYA

A vezetők szakszervezeti véleményezése

A munkahelyi demokrácia továbbfejlesztésére hozott 1049/1982. (XII. 15.) számú Minisztertanács és SZOT Elnökségi együttes határozat többek között valamennyi vezetőre kiterjesztette a szakszervezeti véleményezési jogkört, mind az éves tevékenységre, mind a munkaviszonnyal összefüggő kérdésekre.

A debreceni területi szakszervezeti bizottság irányítása alá tartozó alapszervezetek ennek megfelelően módosították működési és hatásköri szabályzatukat, gondos felmérés alapján *636 első számú és középvezetőt vontak be véleményezési jogkörükbe.*

A véleményezési szintek kialakításánál arra törekedtek alapszervezeteink, hogy minden vezetőt az a szakszervezeti testület, bizalmi csoport véleményezzen, amely munkáját legjobban ismeri és azt felelősségteljesen, megalapozottan tudja értékelni. Így a véleményezési jogkört mindenütt a vezetővel párhuzamosan működő partner szakszervezeti testület (bizalmi csoport) gyakorolja.

A jogkör gyakorlói

Az éves tevékenység véleményezésére a szolgálati főnökségi szinten működő bizalmi testületek, összevont taggyűlések hatáskörébe 47 első számú vezetőt, a főbizalmiak szintjén működő bizalmi testületek hatáskörébe 149 középvezetőt, míg a bizalmiak szintjén működő bizalmi csoporttaggyűlések hatáskörébe 440 középvezetőt vontak be alapszervezeteink.

A véleményezési jogkör teljeskörű kiterjesztést a vezetőkre *igen eltérő módon fogadták a gazdasági vezetők, de a szakszervezeti bizottságok is.* Vannak, akik időszerűnek vannak akik korainak tartják a jogkör kiszélesítését, többen megkérdőjelezik a tisztségviselők, a bizalmiak felkészültségét e feladatok ellátására való alkalmasságát.

A területi szakszervezeti bizottság véleménye szerint jó felkészítő munkával a bizalmiak alkalmasak és felelősségteljesen el tudják látni ezt a feladatot. Alkalmasságukat bizonyítja az 1976-ban biztosított egyetértési jogkör egyre hozzáértőbb gyakorlása.

A felkészítés a feladatok ellátására több szinten megtörtént. Gazdasági vezetők és a partner szakszervezeti szervek vezetőinek együttesen és külön-külön is *szerveztünk olyan értekezletet, előadást, ahol kiemelt hangsúlyt kapott a véleményezés.*

Sablonmentesen

A tszb szolgálati főnöki értekezleten, titkári, főbizalmi értekezleteken, bizalmi oktatásokon, írásos anyagok kiadásával is több alkalommal segítettek a határozat egységes értékelmezését, a szemléletbeli problémák és kételyek eloszlatását. Bízunk abban, hogy 1984 első negyedévében a különböző szinteken sorra kerülő, az 1983. évi munkára vonatkozó vezetői véleményezések a munkahelyi demokratizmus gyakorlatának jelentős fórumai lesznek.

Olyan szemléletet kívánunk kialakítani a véleményezésbe bevont vezetők körébe, hogy ne csak a kinevezési jogkört gyakorló felsőbb gazdasági vezetőtől érezzék függőségüket, hanem az általuk vezetett dolgozói közösségtől is.

Többször is felhívtuk alapszervezeteink figyelmét arra, hogy a véleményezés csak akkor érheti el célját, ha az a dolgozóktól szerzett tapasztalatokra épül. *Semmitmondó, sablonos véleményezésre nincs szükség.* Óvakodni kell attól is, hogy személyes érzelmek ne befolyásolják a vezetők véleményezését és az ne fajuljon személyeskedéssé.

A gondosan előkészített, a pártszervezettel, felsőbb gazdasági vezetéssel egyeztetett vélemény mindenképpen a vezetői tevékenység hasznos, kontrollja lehet és hozzásegít a vezetői munka színvonalának emeléséhez, a tömegkapcsolat javításához, a személyes felelősségérzet erősödéséhez.

Állást kell foglalni

A dolgozók tapasztalataira épülő véleményezés tartalmazza, hogy a vezető kollektíva megítélése szerint mennyiben tett eleget vezetői megbízatásából adódó kötelezettségeinek. *Állást kell, hogy foglaljon a vezetőnek az adott időszakban végzett munkájáról, magatartásáról,* arról, hogyan foglalkozott a kollektíva gondjaival, milyen a munkahelyi légkör, hogyan segítette a munkaverseny, az újítómozgalom, a munkaszervezés, a munkahelyi demokrácia érvényesülését, meghallgatja, igényli-e a dolgozók véleményét, épít-e javaslataikra.

A véleményezés térjen ki arra, *hogyan érvényesül a dolgozók élet- s munkakörülményeivel kapcsolatos rendeletek betartása, hogyan vezeti a kollektívát, hogyan él a fegyelmezés eszközeivel.* Gondoskodik-e a dolgozók rendszeres tájékoztatásáról, szakmai, állami, politikai képzésben való részvételének elősegítéséről.

Az évenkénti vélemények alapját képezik a munkaviszonnyal kapcsolatos (alkalmazás, megbízás, felmentés, minősítés, kitüntetés) véleményezéseknek is.

Volosinovszki János
tszb-titkár

HOSSZÚ VOLT AZ ÚT

Nem könnyű búcsúzni

Kiss József, a celldömölki építési főnökség szakszervezeti bizottságának titkára 42 évi vasúti szolgálat után a közelmúltban vonult nyugdíjba. Hosszú, nehéz út vezetett az szb-titkári megbízatásig. Munkáját a forgalmi szolgálatnál kezdte. Volt vonatfékező, térfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő és árupénztáros. Dolgozott a szombathelyi vasútigazgatóság pénzügyi osztályán is. 1950-ben került a celldömölki építési főnökséghez pénzügyi csoportvezetőnek. Tizenöt évvel később választották meg a főnökség szb-titkárának.

— *1946-ban kapcsolódtam be a szakszervezeti munkába, és ugyanekkor lettem a párt tagja is* — mondja. — Voltam főbizalmi, szb-tag, később már függetlenített titkárként a területi szakszervezeti bizottság tagja. *Legfontosabb feladatomnak mindig a dolgozók érdekeinek képviseletét tartottam.* Negyvenkét évi szolgálat után nem könnyű itthagyni a vasutat, búcsút mondani a munkatársaknak, a szakszervezeti mozgalomnak. Természetesen meglátogatom majd egykori munkahelyemet és a kollégákat. Ennyi év után azonban jólesik a pihenés, a kikapcsolódás. *Két fiam közül a kisebbik mozdonyvezető lett... Ezentúl több idő jut majd a négy unokával való foglalkozásra is.*

Kiss József kiemelkedő munkáját pályafutása során kitüntetésekkel is elismerték. Kétszer tüntették ki többek között a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozattal, nyugállományba vonulása alkalmából pedig a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát adományozták részére.

Összevont oktatás

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának területén októberben kezdődött az 1983/84-es oktatási év. A szakszervezeti tagság és a tisztségviselők oktatási feladatait tartalmazó intézkedési tervet időben kézhez kapták az érdekeltek, így az oktatási év szervezése, indulása nem okozott nehézséget. A tömegpolitikai tanfolyamok szervezésénél az volt a cél, hogy segítsék a pártonkívüli dolgozók időszerű és munkahelyi kérdésekről történő tájékoztatását, politikai, társadalmi és szakszervezeti ismereteik gyarapítását, továbbá megismertessék a dolgozókkal a párt és a szakszervezeti határozatokból, valamint a vasút és az egyes munkahelyek gazdasági feladataiból rájuk vonatkozó tennivalókat.

A szakszervezeti bizottság *Időszerű kérdések* címmel 14 tanfolyamot szervezett 937 taggal, ami a tagság 49 százalékának felel meg. E tanfolyamokra azokat szervezték be, akiket párt, vagy más tömegszervezeti oktatásba nem vontak be. A résztvevők 70 százaléka a fizikai dolgozók közül került ki. A tanfolyamok szervezésénél *a korábbi évek gyakorlatából indultak ki, vagyis a szakszervezeti oktatást összekötötték a szakmaival.* Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a szakmai oktatásokat követően tartják meg a tömegpolitikai előadásokat. Ezzel elérték, hogy a dolgozóknak nem kell külön bejönni szakszervezeti oktatásra. Ennek eredménye megmutatkozik a megjelenésen is.

A kisebb szolgálati helyeken — így *Bácsbokodon, Pörbölyön, Bácsalmáson, Csengődön* — a propagandisták szerepét az állomásfőnökök töltik be, akiknek lehetőségük van arra is, hogy szükség esetén több alkalommal is tartsanak oktatást. Ezeket az összejöveteleket használják fel arra is, hogy a szakszervezeti munkával kapcsolatos teendőket, feladatokat külön is megbeszéljék.

G. J.

Megjött a Télapó

A BBFF Jedlik Ányos szocialista brigádja ez évben ismét segített a rákospalotai MÁV-óvodában és bölcsődében a Télapó-ünnepséget megrendezni. A brigád egyik tagja öltözött be Télapónak, és ő adta át a gyermekeknek az ajándékokat

A szenzáció erejével hatott

Mire képes a vasutas szakmai gárda tudása, szorgalma, leleményessége?

— A vasutas újítók közismert szorgalma, szakmai tudással párosult közgazdasági törekvése nagyon jól illeszkedett a SZOT által meghirdetett „Közös erővel a munkások és műszakiak együttműködéséért" című pályázatba — mondotta a napokban *Urbán Sándor* MÁV vezérigazgatóhelyettes, miután arról beszélgettünk, hogy a SZOT-hoz *az ország üzemeiből, intézményeiből, a különböző szakmák területéről beérkezett 110 pályamű közül 76-ot a vasutasok készítettek.* A zsüri a vasutasok munkáiból különösen jónak minősített 18-at, 9-et pedig első díjra is alkalmasnak ítélt.

Például Kelenföldön

Nem túlzás kijelenteni, hogy ez a hír széles körben valósággal a szenzáció erejével hatott, s méltán tölt el jogos büszkeséggel valamennyiünket. Ezzel kapcsolatban *Köllner József*, a vezérigazgatóság gépészeti szakembere mégis csak a száraz tényeket sorolja, ám ezek is önmagukért beszélnek:

— A már említett 18 pályázat közül 7 a biztosítóberendezések, a hírközlés és a pályaépítés korszerűsítésével foglalkozik. A többi elsősorban a gépészeti és a járműjavítási feladatok ésszerűsítését szolgálja. Különösen nagy jelentőségű *„Az üzembe helyezési fázismunkák megoldásá"*-ra kidolgozott javaslat, amely a kelenföldi pályaudvar építéséhez nyújtott hasznos segítséget. A nagy pályaudvar bonyolult vágányhálózatát úgy kellett ugyanis átépíteni, hogy ott a forgalmat ne korlátozzák a munkálatok. Az építőknek ilyenkor nem kis gondot okoz például egy-egy részfeladat befejező szakasza, amikor a már elkészített vágányokat hozzákapcsolják a meglevő hálózathoz, illetve a biztosítóberendezéshez. Ez a pályázat — az abban foglalt javaslat — azonban megkönnyítette a szakemberek dolgát, hiszen a fázistervtől eltérően nem kellett ideiglenes biztosítóberendezést készíteni. Az eredmény: *több millió forintos megtakarítás.*

A javaslatok kidolgozásában részt vettek a kelenföldi forgalmi dolgozók, a MÁV Tervező Intézet számos munkatársa, a Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség szakemberei. Sőt, rajtuk kívül még számos terület kollektívája is bekapcsolódott a nagy horderejű, komplex feladat megvalósításába, mint például a Vasúti Tudományos Kutató Intézet dolgozói. *Ez a munka a SZOT első díját és a KISZ KB különdíját is elnyerte.*

Kevesebb importból

Igazán figyelemre méltó, remek javaslatot nyújtott be a miskolci járműjavító közössége is, beleértve munkásokat és a műszaki értelmiségieket egyaránt. Ez a javaslat lehetővé teszi, hogy az importból származó, úgynevezett gyűrűsrugókkal a jövőben takarékosabban bánjunk. Eddig ugyanis a gyűrűsrugók 20 százalékát tudták megjavítani és ismét használhatóvá tenni, míg az általuk javasolt új eljárással *70 százalékra módosítható ez az arány.*

Az Északi Járműjavítóban a villamos forgógépek minősítésére dolgoztak ki eredményes technológiát, amely szerint még az összeszerelés előtt lehetővé válik a berendezés vizsgálata és minősítése. Érkezett okos elgondolás a személykocsik javítására is, valamint az utasokat leginkább érintő fűtésszabályozás biztonságos megoldására.

— *Ezek a pályaművek, szakdolgozatok azt bizonyítják* — jegyzi meg a vezérigazgatóhelyettes —, *hogy a vasutasok szívükön viselik munkahelyük, illetve a MÁV és a népgazdaság megoldásra váró problémáit, és sokat tesznek megszüntetésükért.* Az eredmények azt is igazolják, hogy a szükség, a kényszerűség gyakran nagyon is leleményessé, találékonnyá teszi az embereket. Fontos tehát, hogy a hasznot hajtó ötleteket, munkákat, észrevételeket valóban méltó módon felhasználjuk. *Ezért is örülünk annak, hogy a SZOT zsűrije jónak értékelte a vasutasok részvételét és az általuk készített szakdolgozatok minőségét.* Az a véleményünk azonban, hogy nekünk a MÁV-on belül külön is értékelni kell a teljesítményeket.

További ösztönzést!

— Konkrétabban mit jelent ez?

— Elsősorban azt, hogy az illetékes szakszolgálatok alaposan áttanulmányozzák a pályamunkákat, és javaslatot tesznek a hasznosításra és díjazásra. Lehetőséget adunk az egyéni jutalmazásra, sőt, a több területen is jól alkalmazható megoldásokat ennek megfelelő újításként kívánjuk kezelni. Szeretnénk kellően méltányolni mindazok munkáját, akik a közös gondok enyhítésén tehetségük, képességük szerint fáradoznak.

Az idei SZOT-pályázat és eredménye jó példa arra is, hogy a vasutasok összefogásával, szellemi tartalékaink mozgósításával miként lehet a MÁV költségeit és gondjait mérsékelni, hogyan lehet hiányokat ésszerűen, gazdaságosan pótolni.

Csík Ibolya

DECEMBER 31. A HATÁRIDŐ!

Kiváló újítók és feltalálók felterjesztése kitüntetésre

Az újítókat és a feltalálókat tevékenységükért annak hasznosságával arányban erkölcsi elismerés is megilleti. Ezek a következők:

— *újítói tanúsítvány,*

— *kiváló újító kitüntetés,*

— *kiváló dolgozó kitüntetés,*

— *miniszteri és kormánykitüntetés.*

A vállalat köteles a hasznosított újítás szerzőjének az újítási díj — szakaszos folyósítás esetén az utolsó díjrészlet — kifizetésével egyidőben újítói tanúsítványt adni, melyen fel kell tüntetni az újító nevét, az újítás megnevezését, a hasznos eredmény mértékét. Az újítói tanúsítványon — kérelemre — feltüntethető, hogy a szerző mely szocialista brigád tagja.

Nagy jelentőségű újítás, illetve találmány vagy rendszeres újítói, feltalálói tevékenység elismeréseként a miniszter, az Országos Találmányi Hivatal elnöke, a Szakszervezetek Országos Tanácsa együttesen a *„Kiváló Újító"* és a *„Kiváló Feltaláló"* kitüntetés arany, ezüst vagy bronz fokozatát adományozhatja. Erre az érdekelt vállalat vezetője a szakszervezettel egyetértésben tehet javaslatot.

A „Kiváló Feltaláló", illetve a „Kiváló Újító" kitüntetés kizárólag az újító és feltaláló munka magas szintű erkölcsi elismeréseként azoknak adományozható, akik a továbbiakban megfogalmazott feltételeken túlmenően *magatartásuk, a munkához, valamint a munkatársaikhoz való viszonyuk* alapján is méltóak rá.

Eredménytől, díjtól, gyakoriságtól függhet

A „Kiváló Újító" kitüntetés arany, ezüst, illetve bronz fokozata adható nagy jelentőségű újítás, illetve újítások szerzőjének, akinek újítását a vállalat hasznosította, és ennek során utókalkulált, pénzben kimutatott vállalati hasznos eredmény jelentkezett, így legalább:

— *2 millió forint vállalati hasznos eredmény elérésénél arany fokozat;*

— *1 millió forint vállalati hasznos eredmény elérésénél ezüst fokozat;*

— *500 ezer forint vállalati hasznos eredmény elérésénél bronz fokozat adományozható.*

Abban az esetben, ha a vállalati hasznos eredmény pénzben nem fejezhető ki — például a minőséget, a munkakörülményeket javító, illetve munkavélmi, egészségügyi újításoknál stb. — az újító megvalósult újításaira kifizetett díj alapján is elnyerheti a kitüntetés fokozatait, így legalább:

— *100 ezer forint kifizetett újítói díj elérésénél ezüst fokozat,*

— *50 ezer forint kifizetett újítói díj elérésénl ezüst fokozat,*

— *25 ezer forint kifizetett újítói díj elérésénél bronz fokozat adományozható.*

A „Kiváló Újító" kitüntetésre felterjesztést lehet tenni a rendszeres újítói tevékenység alapján is. Például a folyamatosan, *több éven keresztül* folytatott rendszeres és eredményes újítói tevékenységért, amikor az újítások kimutatott gazdasági eredménye vagy a kifizetett díjak összege nem éri el az előírt szintek valamelyikét. Ez esetben az alábbiak szerint adományozható kitüntetés:

— *45-nél több hasznosított újítás esetén arany fokozat,*

— *31—45 hasznosított újítás esetén ezüst fokozat,*

— *20—30 hasznosított újítás esetén bronz fokozat.*

Ha rendszeres újítói tevékenység során — az egyes újítások hasznosítása következtében közvetlenül pénzben mérhető utókalkulált hasznos eredmény is mutatkozik, ezek mértékét is fel kell tüntetni az előterjesztésben.

Feltalálók feltételei

„Kiváló Feltaláló" kitüntetésben részesíthetők azok a feltalálók, akiknek érvényes szabadalommal védett találmányát hasznosították, és ennek következtében jelentős mértékű utókalkulált eredmény keletkezett, éspedig:

— *4 millió forint vállalati hasznos eredmény elérésénél arany fokozat;*

— *2 millió forint vállalati hasznos eredmény elérésénél ezüst fokozat;*

— *1 millió forint vállalati hasznos eredmény elérésénél bronz fokozat adományozható.*

Ha az érvényes szabadalommal védett találmány megvalósítása során a vállalati hasznos eredmény pénzben nem fejezhető ki, a feltaláló a találmányaira kifizetett *feltalálói díj* alapján is elnyerheti a kitüntetés fokozatait:

— *200 ezer forint kifizetett feltalálói díj elérésénél arany fokozat;*

— *100 ezer forint kifizetett feltalálói díj elérésénél ezüst fokozat;*

— *50 ezer forint kifizetett feltalálói díj elérésénél bronz fokozat adományozható.*

A rendszeres, *folyamatos* feltalálói tevékenység elismeréseként is adományozható a „Kiváló Feltaláló" kitüntetés különböző fokozata. Ez esetben a több éven keresztül folytatott feltalálói tevékenységet kell vizsgálni, melynek során az alábbi darabszámú, olyan hasznosított találmány a kiindulási alap, amely érvényes MÁV szabadalommal védett. Eszerint:

— *6-nál több hasznosított találmány esetén arany fokozattal;*

— *5—6 hasznosított találmány esetén ezüst fokozattal;*

— *2—4 hasznosított találmány esetén bronz fokozattal ismerhetők el az eredmények.*

A javaslatot a dolgozót létszámban tartó szolgálati főnökség a szakszervezeti bizottsággal együttesen, az illetékes szakszervezeti bizalmival egyetértésben terjeszti fel az illetékes felügyeleti szervnek minden év *december 31-ig.*

A legmagasabb elismerés?

Az újítások és találmányok megvalósításából keletkezett vállalati hasznos eredmény, illetve kifizetett díj megállapításánál *több szerző* esetében a személyekre vonatkozó szerzőségi részarányt kell figyelembe venni, több újítás vagy találmány esetében halmozott értékben. Így a meghatározott szintek egy, vagy több megvalósított újítás vagy találmány vagy újítás eredményéből, illetve díjazásából adódhatnak. A halmozott értékek elérésénél visszamenőleg nincs határidő.

Azoknak, akik a „Kiváló Újító", illetve „Kiváló Feltaláló" kitüntetés arany fokozatát egyszer már elnyerték, újabb újításaik, találmányaik hasznosítása után csakis az arany fokozatú kitüntetés adományozható, figyelemmel az erre vonatkozó értékhatárokra.

Azokat az újítókat és feltalálókat, akik több alkalommal nyerték el a kitüntetés arany fokozatát, kormánykitüntetésre lehet felterjeszteni, a vonatkozó előírások betartásával.

Az újítók és feltalálók megbecsülése és elismerése még számos, egyéb formában és módon is kifejezhető. A legfontosabb azonban, hogy a vállalati, munkahelyi vezetők az újítók és feltalálók iránti megbecsülést ügyeik lelkiismeretes intézésével juttassák kifejezésre. Azzal, hogy az újítók és feltalálók véleményét, javaslataikat, segítségét és közreműködését felhasználják minden olyan esetben, amikor szakmai ismeretekre, tudásra és tapasztalatokra van szükség. Az újítóknak és feltalálóknak érezniük, tapasztalniuk kell, hogy a főnökségek vezetői számítanak rájuk, véleményüket értékelik és hasznosítják.

Dr. Gyóni Béla

Ha hétfő, akkor bunda

No, nem a fociról van szó, hanem egy faházról, amelyet öt évvel ezelőtt állítottak betonalapra Mátészalkán — szükségmegoldásként —, hogy az üzemfőnökség egyes dolgozóinak átmenetileg munkahelyül szolgáljon.

— Kibírják benne, amíg az új szociális helyiség elkészül — mondták az illetékesek.

Aztán eltelt öt tél, s az idei tavaszon az átadás után valóban be is népesült az új épület. Csak a faház és lakói maradtak továbbra is a helyükön.

— Bírják még ki a nyáron! — intették őket ismét türelemre az ÉHF szakemberei, s megígérték, hogy őszre minimális átalakítással rendbehozzák a számukra kiszemelt, régi kőépületet. A nyár azonban régen elmúlt, s minden maradt változatlanul.

— A tervet idejében elküldtük, de az engedélyt azóta sem kaptuk meg az igazgatóságtól — mentegetődzik az ÉHF. — Rajtunk bizony nem múlott...

A tél korai beköszöntésével tehát előkerültek a bundák és a kucsmák a faházban. Mert a péntek délutántól fűtetlenül hagyott, jéghideg faház irodáiban hétfőn csak bundába burkolódzva lehet íróasztalhoz vagy -géphez ülni, és határidős jelentést írni az igazgatóságnak — a mátészalkai helyzetről...

(os—ba)

Disznótor Dombrádon

Egész éjszaka nagy pelyhekben hullott a hó, fehér lepellel vonta be az utakat. A hajnali kisvonat keservesen sípolva, nagy erőlködéssel tudott elindulni a vékonyka acélpályán. A vasutas bundába öltözött keresztapám ekkor zörgette ránk az ablakot. Mi gyerekek, dehogyis aludtunk már, hiszen csak keresztapám jeladására vártunk. Édesapánk már egy órával korábban talpon volt. A disznóólhoz vezető útról meg a perzselő helyről takarította el a havat.

— Kezdjük sógor, mert ha feltámad a szél, nem tudunk perzselni — mondta neki keresztapám.

Édesapám évtizedeken keresztül Gál Feri sógorral vágta közösen a disznót. Értették már a munka minden csínjátbínját. Rendszerint úgy ütemezték a disznótorokat, hogy keresztapám, aki még a negyvenes évek végén cserélte fel a paraszti munkát a vasúttal, s elment fékezőnek a helyi keskenynyomközű vasútra, azon a hajnalon fejezze be szolgálatát.

Ahogy benézett az ólba, s látta a kövérre hízott mangalicát, megjegyezte:

— Úgy látom, most se sajnáltátok tőle a kukoricát. No menjetek pulyák, — mert így hívták nálunk a gyerekeket — hívhatjátok a segítséget!

Mire a szomszédok átjöttek, édesapám kötelet kötött a disznó lábára, Sírt, visított szegény jószág az ijedtségtől, no meg az éhségtől, hiszen előző este csak mosogatólevet kapott.

A hótól eltakarított helyen aztán hamar kilehelte párát a mangalica. Volt fogás a göndör szőrén, könnyű volt ledönteni, hiszen a kövérségtől mozogni is alig tudott.

— Húztatok-e már perzselő szalmát? — kérdezték tőlünk, gyerekektől. A hosszú szárú rozsszalmát mi már ekkorra előkészítettük. Nagy kampós horoggal húztuk az udvar végében levő kazalból. Disznóvágás napján ez volt a mi fő munkánk. S volt még egy feladatunk: a kistűzről — melynek parazsával gyújtották meg a disznóra terített perzselő szalmát — nekünk kellett gondoskodni.

A hosszú szárú rozsszalma, ahogy meggyulladt a disznó fölött, mint a pusztai pásztortüzek lángnyelvei, hatalmas máglyaként nyaldosták a hajnali sötétséget.

— Amíg áldomást iszunk, vigyázzatok, el ne szaladjon — vicceltek velünk a szomszédok.

A falusi disznótorban az áldomást mindig a jövő évi „legalább ilyen kövér" hízóra itták. Még ma is szívesen emlékszem azokra a gyerekkori disznótorokra, amikor a perzselő szalma tüzének világánál nem győztünk gyönyörködni a zimankós, zuzmarás telek csillogó fehér ragyogásában, az udvaron álló jegenyefa csúcsáig röpülő, majd aláhulló pernyeesőben.

Mire a harmadik tűz is leégett, a Gál Feri sógor által megjósolt szél valóban megélénkült.

— Nem baj sógor — mondta apánk. — Már a kistűzzel is boldogulunk. Feri sógor a vasutas sapkáját homlokán feljebb tolva helyeslően bólintott, s közben a hajlatokból is eltűnt a leperzselni való. Édesapám havas sárral kente be a disznó bőrét, amitől szépen megpuhult. Előkerültek a rossz kaszából készült kaparókések, az előző nap megélezett első világháborús bajonett, meg a balta is.

Ahogy lassan megtisztult, keresztapám mosolyogva ránknézett, s miután megszámolta, hány gyerek toporog körülötte, annyi felé darabolta a disznó fülét.

— Úgyis tudom, hogy ezt várjátok! De most már menjetek, melegedjetek meg a pitvarban, mert összefagytatok!

Vallóban ezt vártuk.

A bontásnak külön szertartása volt Dombrádon. A gazda a ház apraját-nagyját odarendelte maga köré, hogy együtt lássuk meg, mennyire vastagodott a disznó szalonnája.

Az asszonyok ilyenkor rendszerint már úgy jöttek oda, hogy fokhagymás pirítós kenyeret, forralt bort hoztak a férfiaknak reggelire. Ebédre aranysárga színű húsleves, estére a híres dombrádi töltött káposzta került az asztalra.

Déli harangszóig az egész disznót besózták, sőt a kolbász és a hurka töltése is elkezdődött. Ezek fűszerezése, de méginkább a kóstolása is közös feladat volt.

Már sötétedett, amikor a férfiak a pitvarban vidáman poharazni kezdtek. Csakhamar beállítottak a maskarák is. Mi gyerekek a szüleinkhez húzódtunk, mert féltünk ördögi kinézetüktől. A maskarák a felismerhetetlenségig összekent, összekormozott arcú szomszédok, ismerősök voltak, szedett-vedett rongyokban, karjukon kézi kosárral, benne fakanállal. Egyszer például a szomszéd öltözött maskarának, s cigányasszonyosan a hátára kötötte valamelyik — szintén összemaszatolt — gyerekét. Nem szóltak azok egy szót se. Még akkor se, ha kérdezték őket, hogy el ne árulják kilétüket. Csak a kezükkel mutogattak, s mókáztak. Feri sógort is homlokon csókolta egyikük, s ráadásként kormos arcát is hozzádörzsölte.

A nagy termetű vasutasnak ekkor támadt az az ötlete, hogy bizony megnézi, fiú-e vagy lány az összemaszatolt valaki. Ahogy közeledett hozzá, a maskara a fakanállal és a zsebéből előkerült tűvel olyan makacsul védekezett, hogy keresztapám jobbnak látta szándékáról lemondani. Az ehhez hasonló jelenetek a dombrádi disznótorokban szinte mindennapi népszokások voltak. Harag sohasem fordult elő emiatt.

A maskarák megkapták a hurkát, kolbászt, s miután jól megnevettették a tor résztvevőit, távoztak.

Keresztapámék is hamarosan útnak indultak, s ahogy az utcán búcsút vett tőlünk, nagy csizmája alatt ropogott az apró szemű hó.

Azóta már csak emlék számomra a disznótor, meg az akkori szigorú rétközi tél is. Édesapám is elköltözött már az élők soraból. Feri sógor pedig 34 évi szolgálat után nemrég vett búcsút a vasúttól.

Én is több száz kilométerre kerültem a szülőfalumtól és egyre ritkábban érkezik kóstoló, vagy disznótorra invitáló levél a Rétközből.

Orosz Károly

Tanévnyitó a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetében

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben november 28-án nyitották meg az 1983/84-es tanévet. Az ünnepségen *Dobos Gábor*, a MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási szakosztályának vezetője köszöntötte a forgalmi-kereskedelmi nappali tagozat 114 hallgatóját.

A jövendő vasúti tisztek június 27-e óta a budapesti nagyállomásokon, pályaudvarokon teljesítettek szolgálatot kocsirendezői, saruzói, váltókezelői, vonatfelvevői és forgalmi szolgálattevői munkakörökben. *Szeptember 1-től pedig felvételi vizsgákon bizonyították tudásukat.*

A tanévnyitó ünnepségen az 1983-ban végzett vasúti tisztek átadták az intézet zászlaját az utódoknak. *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője 82 hallgatónak — a kiemelkedő gyakorlati munkáért — pénzjutalmat adott át.

Meghozta-e a várt eredményt?

Mérlegen a személyszállítás éve

Az év vége mindig alkalmas a visszapillantásra, az eredmények felmérésére és a megmaradó gondok áttekintésére, elemző vizsgálatára. Ha a MÁV 1983-ra meghirdetett személyszállítási évét tekintve is elvégezzük ezt a vizsgálódást, először is azt látjuk, hogy az 1982. szeptember 1-i tarifaemelés nem várt hatást gyakorolt az utazás szerkezetére. Az utasok száma csökkent, illetve többen 2. osztályú jegyet váltanak a „párnás" kocsi helyett, és a vonatnem megválasztását, valamint az utazások számát is az új helyzethez — anyagi lehetőségeikhez — igazították az utasok. A vasút vezetése ugyanakkor felismerte, hogy az utazóközönség korábbi megbecsülésének fokozásával, igényeinek jobb kielégítésével — a szolgáltatás színvonalának emelésével — a nem kívánatos tendenciákat meg lehet fordítani, ezzel párhuzamosan a személyszállítást gazdaságosabbá tenni. A MÁV vezérigazgatója 3744./T./1982. számú utasításával azért rendelte el 1983 személyszállítási évvé nyilvánítását.

Gulyás Lászlóné hangosbemondó a Kelenföldi pályaudvaron

Fontossági sorrendben első az utas

Az említett utasításban a tartalmi megvalósításhoz a vasút vezetősége hálózati és szakági direktívákat is adott, amelyek a szervezés szakaszában a következő fő szempontokat tartalmazták:

— a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének javítását;

— a vonatok fontossági sorrendjének betartását, tiltva a tehervonatok átjáró fővágányon való feltartását és feloszlatását;

— a személyszállító vonatok elsőbbségének feltétlen biztosítását;

— az expresszvonatok kitérő irányú áthaladtatásának mellőzését;

— a menetrend szerinti közlekedés napi elemző vizsgálatát;

— a belföldi expresszvonatok heti egyszeri forgalmi kísérését;

— a forgalomszervezési és műszaki hiányosságok tételes feltárását.

A kiadást követően az üzemviteli osztály elkészítette intézkedési tervét, melyre felépültek a regionális célokat szolgáló igazgatósági és a helyi feladatokat megjelölő üzemfőnökségi tervek.

A személyszállítási év indítását követően a végrehajtó szolgálatnál az operatív vezetés egyre gyakrabban avatkozott be a forgalmi üzemvitelbe.

Az új üzletpolitikai elveknek megfelelő szemléletváltozás érdekében *a munkaverseny anyagi ösztönzését is új alapokra helyezték.* A kocsitisztító szolgálatnál emelték a béreket, hogy ne fokozódjon a létszámhiány. A pályafenntartási és építési szakszolgálatnál csökkentették a pályarészek ideiglenes sebességkorlátozását. Mérséklődtek a vágányzári esetek, és törekedtek a gyorsvonati utasok átszállításának elkerülésére. A gépészeti és járműjavító szakosztály fokozta a személykocsijavítási tevékenységet. A kocsibeutalási tervet a járműjavítók kapacitásával összhangban készítették, s ez lehetővé tette, hogy az év végén tervezett 153 kocsiból november 30-ig 148 kocsi főjavítása elkészüljön. A mellékvonali forgalom számára 30 BDzx motorvonat beszállítása folyamatban van; továbbá az elkészítés alatt álló 50 BDh sorozatú kocsival enyhíteni lehet a 2 tengelyes poggyászkocsik hiányát, lehetővé téve, hogy a feladott poggyászt az utazással egyidejűleg szállítsa a vasút.

Fogalommá vált munkaprogram

Az igazgatóságok személyszállítási tevékenységüket a vezérigazgatósági intézkedési tervnek megfelelően saját területükre szervezték meg. Egyúttal kijelölték az üzemfőnökségek részfeladatait is. Felkérték a személyszállítási év célkitűzéseinek segítésére a társadalmi szervezetek: a párt, a szakszervezet és a KISZ szerveit. Velük is megismertették a feladatokat. Ennek következtében *széles körű munkamozgalom indult el, melynek szocialista brigádok, munkabrigádok, egyének és csoportok lettek megvalósítói a forgalmi, műszaki üzemegységekben, a vasút egész területén.*

A személyszállítási év — mint munkaprogram — átment a dolgozók tudatába, fogalommá vált, mint a „nyári és őszi forgalom". Az eredményekben végső soron ez is tükröződik. De lássuk az eredményeket!

Mint az értékek legjellemzőbbje: a belföldi expresszvonatok menetrend szerinti közlekedése — 1982. azonos évi teljesítményével szemben — 10 százalékos javulást hozott. A gyorsvonatok ugyanakkor 4 százalékkal pontosabban közlekednek a korábbinál. Javult a nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedése is, amit *a magyar hálózaton a menettartam rövidítésével sikerült elérni.*

Az utasok tájékoztatásának javításában az üzemviteli szakosztály a társszolgálatokkal együttműködve ért el jó eredményt. A személyszállító vonatok azonosításához 1600 új és 2500 felújított *irányтábla* került az állomásokra, illetve a vonatokra. Növekedett a hangosbemondók száma. Ma *már 751 állomáson, megállóhelyen tájékoztatják az utasokat korszerű módon.* Sőt olyan megállóhelyeken is kapnak tájékoztatást az utasok, ahol a szolgálat szünetel, vagyis a hangosbemondókat ott a szomszédos állomásról üzemeltetik.

Kőbánya-Kispest állomáson és *Budapest-Kelenföldön* Pragotron rendszerű tájékoztató üzemel. Megvalósult, hogy a három budapesti fejpályaudvaron a nemzetközi vonatok utasait már *magnetofonos üzemmód* alkalmazásával tájékoztatják, elkerülve ezáltal az idegen nyelvű szöveg érthetőségét zavaró kiejtési, hangzási hibákat. *Komárom* határállomáson is így közlik az utazással kapcsolatos közlekedési híreket. *Ennek a módszernek a kifejlesztése valamennyi határállomáson folyamatban van.*

A személyszállítási vezetők, az informátorok, a kapusok, az ügyeleti szolgálatot végzők részére minden igazgatóságnál egész napos — irányított témájú — oktatást tartottak. *Ennek célja az új szemléletmód kialakítása, az utasok jobb megbecsülése, az előzékenyebb magatartásra nevelés.* Változott az oktatások aránya is: az állomásiak és a vonatkísérők oktatási idejét úgy szabták meg, hogy az előírt hat órából 2 óra forgalmi és 4 óra kereskedelmi témájú legyen, szemben a korábbi 3—3-as rendszerrel.

Az utasokat ellátta a vasút szórólapokkal. Erre a célra a nemzetközi vonatokról és a belföldi expresszvonatokról *hatféle szórófüzet és egyedi szórólap készült 500 ezer példányban.* A szóróanyag a menetrendre és a vonatok összeállítására vonatkozóan adott tájékoztatást az utasoknak.

Tízezer példányban készül *„Helybiztosítási átnézet"* a menetjegyirodák, a vasúti pénztárak, helyjegyközpontok és a társvasutak részére. A Helyelosztó és Információs Központ a helykiutalásoknál csupán 5 ezrelékes hibaszázalékkal dolgozik, noha *150 millió hely elosztása történik elektronikus és manuális úton.*

Az utasok körében is feltűnést keltett, és elismerést váltott ki, hogy a szobi és a ceglédi ingaforgalmat 13 törzs- és 3 tartalék szerelvény végzi. *E szerelvények jellemzője a jó karbantartás, a fokozott tisztaság.* Meghibásodás, javítás, tisztítás esetén nem egy kocsit, hanem az egész szerelvényt „kiváltják", és a szükséges munkákat elvégzik. Ezt a módszert szeretnénk kiterjeszteni és rendszeresíteni más területen is. Másutt bevezetésre került a szerelvények hosszának hétközbeni csökkentése. Így több lehetőség nyílt a karbantartások és tisztítások végzésére, ezzel egyidejűleg *a vonattovábbítás önköltsége számottevően csökkent.*

Egy jellemző példa a MÁV 1983. évi törekvéseire: *a budapesti igazgatóság átlagban, naponta 118 külső vállalkozót, illetve 58 alkalmi munkást foglalkoztat a kocsik tisztításánál.* A személykocsi-tisztítás 1983. évi beruházási helyzetének vizsgálatára egyébként ez a cikk nem ad lehetőséget, néhány jellemző tényezőre mégis utalnunk kell:

Elkészült Budapest-Keleti kocsimosó berendezése, és az ehhez szükséges tisztító- és szervizvágány kivitelezése is elkezdődött. Várhatóan a következő év elején ez is átadásra kerül. *A székesfehérvári stabil kocsimosó terve is elkészült, és a Budapest-Déli pályaudvaron létesítendő ugyanilyen berendezés tervének elbírálása is folyamatban van. Balassagyarmat, Hegyeshalom, Győr, Esztergom állomások tisztítóvágányai részben tervezés, részben kivitelezés alatt állnak.*

Az idén új *kocsitisztítási utasítást* adtak ki, s ennek alapján a középvezetőket (77 főt) tanfolyami képzésben részesítették.

Nem állhatunk meg ezen az úton...

Méltán sorolhatjuk eredményeink közé azt is, hogy a *Hévízre* utazó, mozgásszervi betegségben szenvedők átszállásának könnyítésére *emelt peron építését végezték el Keszthely állomáson. Miskolc-Tiszai pályaudvaron a B- és D-peronok hosszát növelték,* hogy nagyobb vonategység közlekedtetése esetén is könnyebben szállhassanak fel az utasok. Javában tart a felvételi épület átépítése, az aluljáró hosszabbítása is.

Fogyatékosságként kell szólnunk arról, hogy a személyszállító vonatok egy része (a régebbi ABa-motorok és mellékkocsik) ma már nem elégítik ki az igényeket. Lecserélésük üteme a népgazdasági erőforrásokkal kapcsolható össze. Gond továbbá az is, hogy egyes vonatoknál kevés — alig egy vagy két fő — a jegyvizsgálók száma. De a hibák, fogyatékosságok ellenére is értünk el eredményeket, még abban is, amiről eddig nem szóltunk, például a *panaszügyek* tapintatosabb kezelésében. S mindennél fontosabb számunkra az, hogy *valami elindult.* Ez pedig egymagában sem volna csekély haladás. Ám, ha a „személyszállítás éve" most véget is ér, *nem állunk meg ezen az úton.*

Ott tartunk ma már, hogy a Magyar Távirati Iroda közreműködésével közlekedési híreink a sajtón, rádión, televízión át azonnal elérik a lakosságot, és országos méretekben adunk eligazítást az utazóközönségnek szolgáltatásainkról is. Az *Utasvédelem* című oktatófilm is elkészült a napokban, a vasutasok pedig kézhez kapják az *Utastájékoztatás, helybiztosítási ismeretek* című tankönyvet, hogy még szélesebb alapú ismereteket szerezhessenek az utasok kulturált kiszolgálásáról.

Úgy véljük, hogy jelenlegi gazdasági helyzetünkben is rendelkezünk olyan tartalékokkal, melyek tovább javítják a vasúti személyszállítást.

Fülöp Lajos
személyszállítási
osztályvezető-helyettes

Mindent a vendégért

Ünnepek előtti látogatás az Utasellátó szombathelyi üzemében

A szombathelyi vasútállomáson naponta 15 ezer utas fordul meg. Ez a szám a karácsonyi és újévi ünepek előtt és után meghaladja a 30 000-et. Hogyan készül fel ellátásukra a vasi megyeszékhelyen az Utasellátó Vállalat 17-es számú üzeme?

Tóth Sándor, a 70 dolgozót alkalmazó vendéglátóipari egység vezetője rövid üzletlátogatásra invitál.

— Kezdjük talán a konyhán — javasolja.

Itt most is nagy a sürgésforgás. Sietős pincérek kérik, követelik a megrendelt ételt a vendégeknek, akiknek döntő része utazás előtt vagy után tér ide be. A konyhafőnök, *Varga Istvánné* mesterszakács, aki egyben az itt tevékenykedő Derkovics Gyula szocialista brigád vezetője, irányítja a szakácsok és kézilányok munkáját.

— Tudja, a felszolgálót a vendég kérése érdekli, nem a mi létszámhiányunk. Négy dolgozónk hiányzik konyhai kisegítő, mosogató munkakörökben...

— Ez az Utaselátó „frekventált" területe...

— Így igaz. Bár ezt a vendég nem érzi, nem érezheti meg! — állít meg Varga Istvánné. *— Ünnepek előtt és után mindenki többet dolgozik, hiszen felváltva leszünk itt.* Ilyenkor különleges ételeket kínálunk a vendégeinknek.

Az egyik, tíztagú felszolgálóbrigád vezetője *Böndicz Imre.* Megvárom, míg kiszolgál egy asztaltársaságot.

— Karácsony este a nőtlenek, egyedülállók, szilveszterkor a családosok dolgoznak — tájékoztat. — Az természetes, hogy az ünnepek előtt és után mindenki talpon van. A karácsonyt és az újévet úgy osztjuk be, hogy mindenkinek legyen egy szabadnapja is. Brigádjaink a karácsony előtt közösen díszítik fel az étterem, a vendégek fenyőfáját.

Az alig 15 négyzetméteres alapterületű cukrászüzemben azon tűnődöm, miként lehet itt többet termelni? *Horváth Rezsőné* cukrász segítségemre siet.

— A karácsonyi és az újévi ünnepek előtt naponta 10-20 díszített tortával készítünk többet. Egyidejűleg egyéb készítményekből is többet igényelnek...

— Hogyan tudják mindezt ezen a kis helyen elkészíteni? — faggatom tovább.

— Szervezéssel! A cukrászműhely két műszakban üzemel. Ezenkívül, ha szükséges, a konyha bezárása után is sütjük az édességeket, csemegéket.

A szombathelyi üzlet látja el cukrász- és büféárukkal *Celldömölkig, Bajánsenyéig, Szentgotthárdig, Bucsuig, Kőszegig* és *Bükig* az Utasellátó Vállalat 30 üzletét. A raktárból küldik túrajárattal tovább ezeket a termékeket és ide érkeznek az alapanyagok is.

— Mi foglalkoztatja ezekben a napokban az élelraktárosokat? — kérdezem *Járovics Jánosné* gazdaasszonyt, szakszervezeti bizalmit.

— Hárman dolgozunk a raktárban. Valamennyi megrendelést ki tudunk elégíteni. Megtettük az előkészületeket az alapanyagok fogadására is. Hogy többet kell dolgozni? Huszonhárom év után megszoktuk, de meg is szerettük itt a munkát.

Tóth Sándorral az állomásépület másik részében levő régi, rossz hírű söntés helyén létesített bisztróba tartunk Utunk a főbejárat melletti automatasor mellett vezet. Mit tudnak ezek a gépek?

— Vásárolhat itt a sietős utas jégkrémet, kávét, hideg és meleg italokat, büfé- és cukrásztermékeket...

— És ha elromlik...

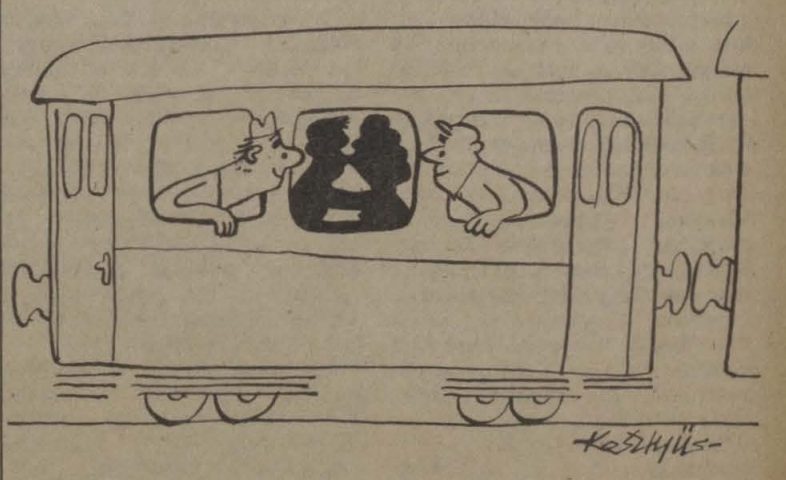
— Állandó ügyeletet tartunk a gépek mellett. A reklamálást azonnal orvosoljuk. Sajnos, a nem kívánatos éjszakai „vendégek" sok kárt okoznak ezekben a tőkés valutáért beszerzett automatákban...

A bisztróban hideg és meleg ételek, üdítők, sör és bor széles választéka látható. *Varga Gyula* büfés a szombathelyi üzem szakszervezeti főbizalmija tájékoztat:

— Várhatóan 50 százalékal emelkedik majd a forgalmunk. Újév napján külön ügyeletben leszünk. Korábban nyitunk, mert a nagyétterem bezár. A személyzet meghitt családi körben búcsúztatja az óévet. *Az újév hajnalán forró malacsülttel, virslivel, debrecenivel és kocsonyával várjuk a szilveszterezésből hazainduló utasokat.* Természetesen bőséges készletünk lesz pezsgőből és vörös borból is.

Sz. Jakab István

KÍVÁNCSISÁG



Kesztyüs

Kesztyüs Ferenc rajza

A VASÚT HUMORA

— Amikor itt, az ablak alatt a síneken elrobog a vonat, beleremegnek a falak, mintha földrengés lenne, kidob magából az ágy — panaszkodik a bérlő felesége a háziúrnak.

— Asszonyom, ön túloz. Ez lehetetlen!

— Ha nem hiszi, próbálja ki!

Alig bújik be a háziúr a takaró alá, amikor belép a férj.

— Hát maga mit csinál ott?

— Nem fogja elhinni! A vonatot várom!

★

A nagymama látogatóba érkezik. Károlyka megkérdezi:

— Autóval jöttél?

— Nem, vonattal...

— Hogy lehet az, papa, hogy a nagymamának vonatja van, nekünk pedig csak autónk?

★

A vasúti fülkében vágni lehet a cigarettafüstöt, három férfi szüntelenül dohányzik. Közben belép még egy utas, és megkérdi:

— Nincs kifogásuk ellene, uraim, ha rágyújtok?

★

Színhely: a vasúti kocsi folyosója. Lajos egy síró asszonyt pillant meg az ablaknál és udvariasan érdeklődik:

— Mi történt asszonyom? Miért sír?

— A férjem az előbbi állomáson leszállt, hogy újságokat vegyen, és közben elment a vonat! — mondja szipogva a hölgy.

— Együtt érzek önnel, kedves asszonyom — feleli Lajos. *— Szörnyen unalmas lehet, ha valakinek a vonaton nincs olvasnivalója.*

★

— Mondja, állomásfőnök úr! Miért építették a vasútállomást olyan messzire a falutól?

— Mert azt akartuk, hogy közel legyen a sínekhez.

Gyűjtötte:

Hegedűs Ferenc

— Maga mit csinál itt? — kérdezi a forgalmista a síneken fekvő férfitől.

— Meguntam az életemet! Várom a nemzetközi expresszvonatot Budapestről, vessen véget a szenvedéseimnek!

— Budapestről? Akkor át kell másznia a másik vágányra! Ide a berlini expressz érkezik!

„Mely annyiszor hirdetve volt...”

Pályaudvar, áruház, irodák — egy összeillő tömbben

Az első magyar indóház helyén álló épületet 1980 augusztusában robbantották le. A Nyugati pályaudvarral szemben levő, már üres telken hamarosan megindult az építkezés: *a MÁV és a Skála közös vállalkozásba fogott,* hogy a vasút új irodaépületével együtt felépüljön az ország egyik legmodernebb áruháza, valamint egy, szintén a vasút részére készülő *kongresszusi terem.* A csupa üveg épületben még mindig kísért az egykori indóház emléke. A *Honderű* című újság 1846-ban az első magyar gőzvasút megindulásakor így írt: *„... mely annyiszor hirdetve volt, most végre teljesedésbe ment.”*

Nos, ami a mondatot illeti, részben megfelel az 1983-as valóságnak is, bár a beruházás egy esztendőt késik, és sokkal többe kerül a tervezettnél. A több mint egymilliárd forintból 474 millió terheli a vasút költségvetését, de erre most már az építtetők egyike sem gondol. Egyetlen céljuk, hogy minél előbb befejeződjék az építkezés.

Akik várják az átadást

Borbás Istvánnal, a MÁV Beruházási Irodájának 6-os számú beruházási felügyelőségének vezetőjével is inkább a jövőről beszélgettünk: — *Mikor lesz kész az épület s mikor kapnak a BVKH alkalmazottai munkájukhoz megfelelő helyiségeket, a kongresszusok, tanácskozások méltó környezetet.*

— A kivitelező Középületépítő Vállalattal megállapodtunk abban, hogy 1984. május elsejére átadják az épületet — mondja Borbás István. — Ha a jelenlegi tempóban halad a munka, akkor készen is lesznek vele.

Az optimizmusra most már jó oka van a felügyelőség vezetőjének. Az egész épületben a belső burkolatokat szerelik. A körülbelül 100 személyes kongresszusi teremben majdnem teljes az álmennyezet, a mahagóni faburkolat részeit méretre vágják, és úgy illesztik a helyükre. A lépcsőt, a már elkészült kőburkolatot fadeszkák védik az esetleges rongálódástól. A lógó vezetékek, állványok között még a terepet jól ismerő Borbás István is nehezen tájékozódik. A negyedik emelet táján végre elérkezünk az egyik irodához; *gyönyörű panoráma nyílik a pályaudvarra.* A másik oldalon, ha nem lenne köd, Budára is átlátnánk.

— *Negyven-ötven ember fog majd itt dolgozni* — magyarázza Borbás István. — Persze szekrényekkel és válaszfalakkal is úgy rendezzük be a termet, hogy ne zavarják egymás munkáját.

Az Árpád-híd is...

A földszintre visszaérkezve a Nyugati felé indulunk. Az aluljáró már régóta üzemel, de még nem készült el a pályaudvarhoz vezető hosszfolyosó, valamint ennek végén a pályaudvar előtt, a mélyben húzódó pénztárcsarnok.

— *Az áruház és a pályaudvar metrócsatlakozása még csak körvonalaiban látható* — mutat körbe a törmelékkel, elszórt deszkákkal és egyelőre formátlan betonidomokkal borított felszínen.

Az aluljáró, illetve a folyosók építéséhez a Fővárosi Tanács is adott pénzt, hiszen ez a szakasz *közterület* lesz. A kivitelező a METROBER, a kész építményt pedig a MÁVBER rendezi be az igényeknek megfelelően.

A pályaudvar előtti folyosó egyik részét, a XI—XIII. vágányokhoz vezető szakaszt már átadták a forgalomnak, ám a többit még építik, s bizony az úgynevezett váci csonkavágányokat elég nehéz megközelíteni.

Az aluljáró folyosója már készen áll — szerkezetileg. Borbás Istvánnal az egyik lépcsőn megyünk le, és megnézzük a készülő pénztárcsarnokot is.

— Ide kerül majd egy virágárus — mutat az egyik betonüregre —, amott automatákat helyezünk el, egy üvegfallal elválasztva az aluljárótól, hogy mégse az utcán egyenek az emberek. A tanács a saját részét szintén bérbe adja különböző *üzleteknek.* De egyelőre mindez még csak álom — sóhajt lemondóan. — *A kivitelezők 1985 első negyedévére ígérték az átadást.* Ám számukra és a fővárosnak is fontosabb, hogy minél előbb megindúljon a forgalom a felújított Árpád-hídon, ezért mi egy kicsit háttérbe szorultunk. Miután befejeződnek az Árpád-hídon a munkák, számíthatunk mi is az átadásra. Ha 1985-ben megépül a teljes aluljárórendszer, sokkal könnyebben válthatnak jegyet a Metrón érkező utasok, gyorsabban elérhetik az indulóérkező vonatokat, és lesz hol az utolsó pillanatokra hagyott bevásárlásokat elintézni...

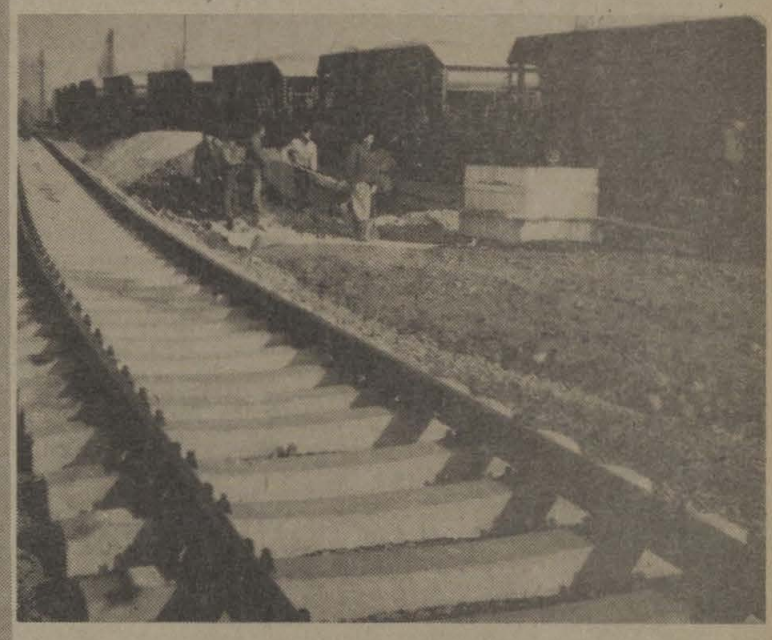
Még három év

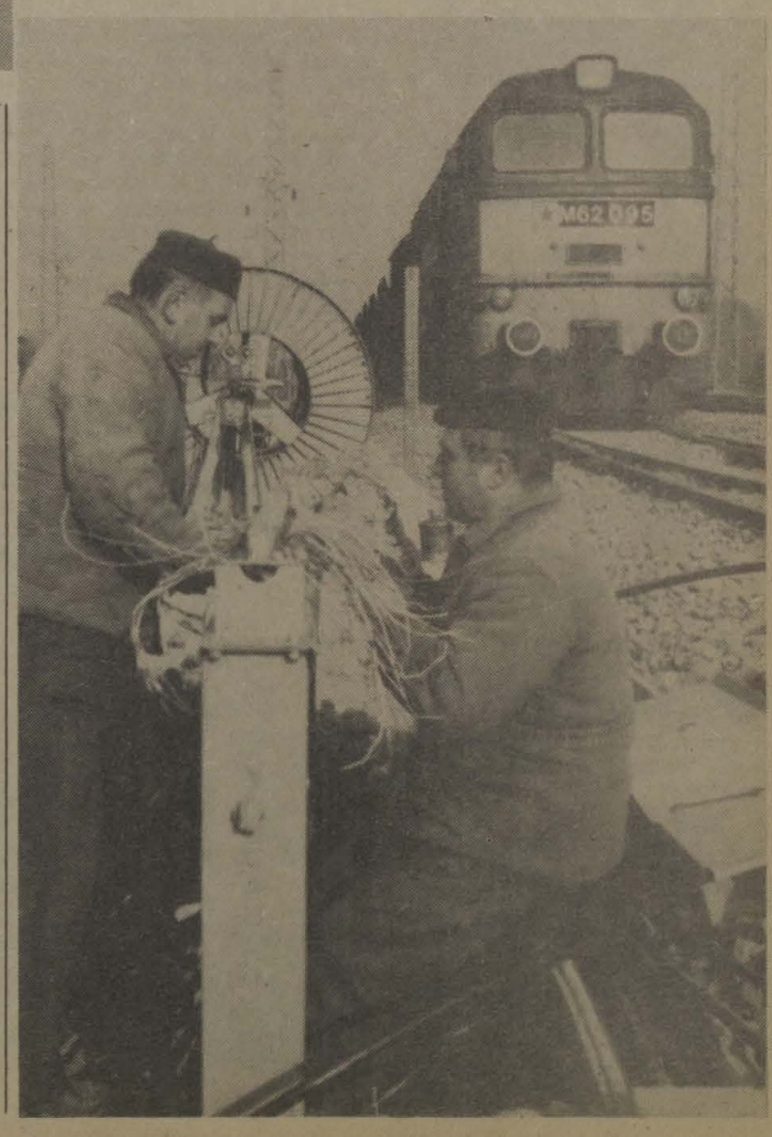
A beszélgetés végeztével a pályaudvaron megyünk ki. Borbás István büszkén mutatja: hogyan újhodott meg az egész szerkezet, *az oszlopok tetején ismét láthatóak azok a gyönyörű levélminták, amelyeket a második világháború szőnyegbombázásai teljesen elpusztítottak.* Képekről, rajzokról és emlékezetből formálták őket újból a mesterek.

A pályaudvar rekonstrukciója egyébként még most sem fejeződött be, de a tervezett 350 millióból már 230-at beépítettek. A maradékból csak évi húszmilliót használhatnak föl, így *eltart 1987-ig,* míg a Nyugati pályaudvar teljesen felújítva áll ismét az utazóközönség rendelkezésére.

Lakatos Mária

KELENFÖLDI VÁLTOZÁSOK





Jó ütemben halad a kelenföldi pályaudvar rekonstrukciója. A C- és a B peron, valamint az alagút részleges átadásával az utasok már biztonságosabban juthatnak a vonatokhoz. Befejezéséhez közeledik az A peron építése is. A három peron — átadás után — szinte minden személyszállítással kapcsolatos igényt kielégít. Megújul a régi felvételi épület is. Kelenföldön a tervek szerint dolgoznak a Mélyépítő Vállalat, a Budapesti Építési Főnökség, illetve a Szak- és Szerelőipari Főnökség munkásai. A felsővezetékszerelést csehszlovák vendégmunkások végzik. A biztosítóberendezések üzembe helyezése is folyamatos. Az építők eddig több mint egymillió köbméter földet mozgattak meg.

Ferencváros felől most már az új híd alatt érkeznek a személy- és tehervonatok

Befejezés előtt áll a B-peron bitumenezése

Már elkészült a Déli felé vezető új vágány is

Szerelik a biztosítóberendezéseket

Kép és szöveg: Zelman Ferenc

Berettyóújfalu ma

ÁLLOMÁS A VÁROSÉRT

„Élénk forgalmú település a Püspökladány—Biharkeresztes—Nagyvárad vasúti fővonal mentén...” — írja egy idegenforgalmi kiadvány Berettyóújfaluról. Ha valaki ebben kételkedne, hát elegendő egy pillantást vetnie hétköznap délelőtt — tehát nem csúcsidőben — a Püspökladány felől érkező személyvonatra, meg a róla leszálló tömegre. Részletesebb adatokkal *Molnár Lajos* állomásfőnök szolgál.

— Innen általában 50 kilométeres távolságra utaznak az emberek — mondja —. A városi kórház Hajdú-Bihar megye egyik központi egészségügyi intézménye, ahová a beteglátogatók zömmel vonaton jönnek. A vidék mezőgazdasági jellegéből adódóan rengeteg a piacozó. Közülük a látogatási és piaci napokon háromszáznál is több utas fordul meg az állomáson. Szót érdemelnek még a kishatárforgalomban közlekedők, valamint a budapesti munkahellyel rendelkező „vándorok”. Ez utóbbiak száma is háromszázra tehető. A személyszállításból eredő bevételeink az első és a második negyedévben túlhaladták a kilencmillió, a harmadik negyedévben pedig megközelítették a tízmillió forintot. Az állomás és a környező községek közötti autóbuszközlekedést sikerült összehangolni az igényekkel: *minden vonathoz van buszcsatlakozás.*

— Teherforgalmunk a személyforgalomhoz hasonlóan szintén nagy — folytatja a tájékoztatást Molnár Lajos. — Az első negyedévben 5800, a másodikban 5300, a harmadikban pedig 6200 tonna árut vettek itt fel. A harmadik negyedévi eredmény még kedvezőbb, mert megkezdődött a cukorrépaszállítás is. Két iparvágánnyal rendelkezünk. Ezek használói a Tejporgyár, az Állatforgalmi Vállalat, a Gabonaipar és a kisebb fuvaroztatónak számító téeszek, gazdaságok. Exportunkat elsősorban a Szovjetunióba irányuló élőállat-rakományok képezik, de például nemrég még az Elzett Művek helyi gyáregysége is gyakran adott föl libanoni rendeltetésű árut. Ezek a szállítások azonban — nyilván az ott kialakult kedvezőtlen helyzet miatt — megszűntek, szállításaik ma már a belföldre korlátozódnak.

A leadások negyedévi átlaga 550 kocsi, de előfordult már, hogy három hónap alatt 700 kocsi érkezett, aminek jórésze a Tarcalon föladott és az Útépítő Vállalatnak címzett kő volt. Berettyóújfalun rakják ki a téeszek többek között a külföldről behozott árukat is: a Fűszért élelmiszer- és piperecikkeit, a TÜZÉP építőanyagát, szenét.

Az első negyedévben az egy kocsira jutó állásidő 18.22 óra volt. A másodikban 16.28, a harmadikban pedig 15.96 óra. Ez megfelel az üzemfőnökségi terv 96 százalékának. Sajnos, *sok olyan fuvaroztató van, amelyik szombaton és vasárnap nem rakodik.* Az éppen huszonöt éves MÁV—VOLÁN komplexbrigád 26 állomás versenyében két évben egymás után első helyezést ért el.

A Berettyóújfalu állomáson dolgozó vasutasok sokat tesznek a városért. Az eddig végzett társadalmi tevékenységükért a városi tanács a közelmúltban emlékplakettet adományozott részükre.

Gerecsei

Éjszaka a Keletiben

Este tizenegy óra van. A Keleti pályaudvar hatalmas üvegcsarnokában szinte nappali a világosság. Ilyenkor már nincs nagy forgalom. A Polonia és a Pannónia expressz szerelvényei indulásra készen állnak. Hamarosan Hatvanba is elindul egy személyvonat.

— *Érdekes az éjszakai Keleti élete* — jegyzi meg az egyik karszalagos vasutas. — Érdemes itt körülnézni, hiszen mindig történik valami. Éjfél után nincs vonatforgalom, de kora hajnalban, négyhúszkor már indul a győri, majd tíz perccel később a békéscsabai személy.

Sétálok tovább a csarnokban. Már csak egy büfé van nyitva. Néhány utas debrecenit és jaffaszörpöt vásárol. Szeszes italt csak reggel kilenctől árusítanak. A büfétől nem messze három férfi és egy nő támaszkodik a falnak. Ruhájuk elhanyagolt, cigarettáznak és hangoskodnak. Látszik rajtuk, hogy nem utazási szándékkal jöttek ide. *A társaság a szolgálatot teljesítő rendőrök figyelmét sem kerüli el.* Igazoltatás után az egyik férfit és a nőt bekísérik az őrszobára, társaikat pedig eltanácsolják a pályaudvar területéről.

Betekintek a váróterem ablakán is. Csend és nyugalom van. Néhány utas az asztalra borulva alszik. Már elmúlt éjfél. A nemzetközi jegypénztár előtt egy fiatalember a csomagjaira dőlve szunyókál, távolabb tőle egy középkorú férfi fekszik a kövön. A rendőrök nehezen tudják felébreszteni.

— *Keljen fel, nem szálloda ez, kérem!* — mondja egyikük. Végre felkel a férfi és nyújtja a személyigazolványát. *Őt is bekísérik az őrszobára. Már* hajnalodik. Lassan benépesül a pályaudvar. Álmos tekintetű utasok léptei koppannak a peronon. Megszólal a hangosbemondó is. Valahonnan személyvonat érkezik. Fodros szoknyás asszonyok szállnak le a kocsikról, hátukon batyú. A piacra sietnek. Egy húsz év körüli fiatalember megáll a kocsi lépcsőjén, és mielőtt a csarnok betonjára lépne, nagyot kukorékol. Visszhangzik tőle az egész csarnok. Néhányan ránevetnek a mókás fiatalemberre, aki önfeledten szalad a kijárat felé.

A Keletiben ismét lüktet az élet, érkeznek és indulnak a vonatok.

Újvári József

CELLDÖMÖLK

Celldömölk, a vasutasváros

Úgy mondják, a Ság-hegy alatt, ebben a dunántúli kis városkában: *az ember vagy volt, vagy most az, avagy lesz vasutas.*

Ha van is valami kis túlzás a szólásmondásban, az azonban tény, hogy a város lakosságának legalább 70 százaléka közvetlen vagy közvetve kapcsolódik a vasúthoz.

Jóllehet, hogy az utóbbi két évtized alatt Celldömölkön is létesült néhány ipari vállalat, de a legjelentősebb üzem ma is a vasút. A vasút, a vasutasok — a város életének minden vonatkozásában — meghatározó szerepet töltenek be. Ott vannak a párt-, a tanács- és a tömegszervezetek vezető testületeiben, *és az sem véletlen, hogy a város új címerpajzsában is ott díszlik a szárnyas kerék.* Celldömölk az egyetlen az ország városai közül, ahol ekkora rangra, elismerésre emelték a vasutat és annak dolgozóit.

Egymásra utalva

— *Ez itt, nálunk, Celldömölkön, természetes* — mondja *Kálmán Jenő*, a városi pártbizottság első titkára, és ugyanígy nyilatkozik *Tóth József*, a városi tanács elnöke is —, hiszen a vasutasok nélkül itt lépni sem tudnánk.

Nincs is a város vezetőinek olyan kérése, amit a több mint kétezer vasutas, s azok hozzátartozói ne teljesítenének, mert magukénak érzik a várost, és fordítva, a város is övéinek tudja a vasutasságot.

Celldömölkre érve, ahogy a vonatról leléptem, elsősorban az üzemfőnökség és az építési főnökség vezetőivel ismerkedtem, akik készségesen kalauzoltak körbe a csomópont különböző üzemrészein.

A dízelesítéssel itt is sok minden megváltozott. De korántsem annyira, hogy a fiatalok lelkesednének a vasutas életpálya iránt. Kivéve a vasutasdinasztiák sarjait. Egyébként a celli vasutasok gerincét ma is ezek a dinasztiák adják. Nincs is itt — egyelőre — munkaerőgond, sőt az üzemfőnökség 30 emberrel rendszeresen kisegíti a budapesti pályaudvarokat is. Azonban a ma még szolgálatot teljesítő állomány jelentős része a következő öt-tíz év múlva nyugdíjba megy.

Az üzemfőnökség vezetői viszont már most készülnek a generációs váltásra. Egy termelőszövetkezettel közösen egy tanműhelyt hoznak létre. Ez az előrelátás olyan szempontból is hasznos lenne, hogy terv szerint — háromszáztizenkétmillió forintos beruházással — *talán már jövőre elkezdenek építeni egy B típusú teherkocsijavító műhelyt.*

Kocsimosók

A jelenlegi javítási munkálatok egyrészt jól felszerelt és meleg műhelyekben történik, másrészt a szabad ég alatt. Ilyen mostoha munkakörülmények nemigen csábítják a fiatalokat.

Szabó Imre, az építési főnökség a központi kötőtelepének vezetője elmondja, hogy az ő területükre sincs utánpótlás, pedig itt speciális gépek segítségével szinte futószalagon megy a munka. Naponta 15 sínmező kerül ki a kezük alól. Itt gyártják — *Németh Lajos* részlegvezető irányításával — fél Dunántúl vasútvonalaira a kerethidakat — átereszeket —, s ezeket néhány órás vágányzár alatt megfelelő darukkal a helyükre rakják. E nagyszerű munka jelentőségét csak az tudja igazán értékelni, aki még emlékszik arra, hogy régen egy-egy vasúti híd, áteresz beépítése hetekig tartott.

A kocsimosó mellett most épült — 20 millió forintos beruházással — *s már üzemel egy szennyvíztisztító telep, de igencsak ráférne a kocsimosóra is egy alapos felújítás,* mert az itt dolgozók szinte leírhatatlan körülmények között végzik a munkájukat.

Amikor megkérdeztem *Földesi Endrét*, a mosótelep vezetőjét, vajon hány kocsi ment itt át 42 éves szolgálata alatt, egyből rávágja:

— *Legalább félmillió.* — Aztán hozzáteszi:

— De nem is ez az érdekes, az a termény, cement, mész, műtrágya, amit a kocsikból kisepertünk, takarítottunk. A fuvaroztatók elgondolkodhatnának azon, hogy embereik hogyan rakják ki a kocsikat.

Stabil a gárda

Az eddig elmondottak után az olvasó joggal gondolhatja, hogy a celldömölki üzemfőnökségen sok minden újért kiállt, és mégis, itt példamutató lelkiismeretességgel mennek a dolgok.

Mi a titka annak, hogy a gárda, és a helyenként mostoha munkakörülmények között is pontosan, időre elvégzik a feladatokat? Egy mondatban úgy lehetne erre a kérdésre válaszolni, *hogy törődnek az emberekkel.* De nézzük sorjában.

A város többi üzemeihez viszonyítva a vasút dolgozóinak a legmagasabb az átlagbérszínvonala.

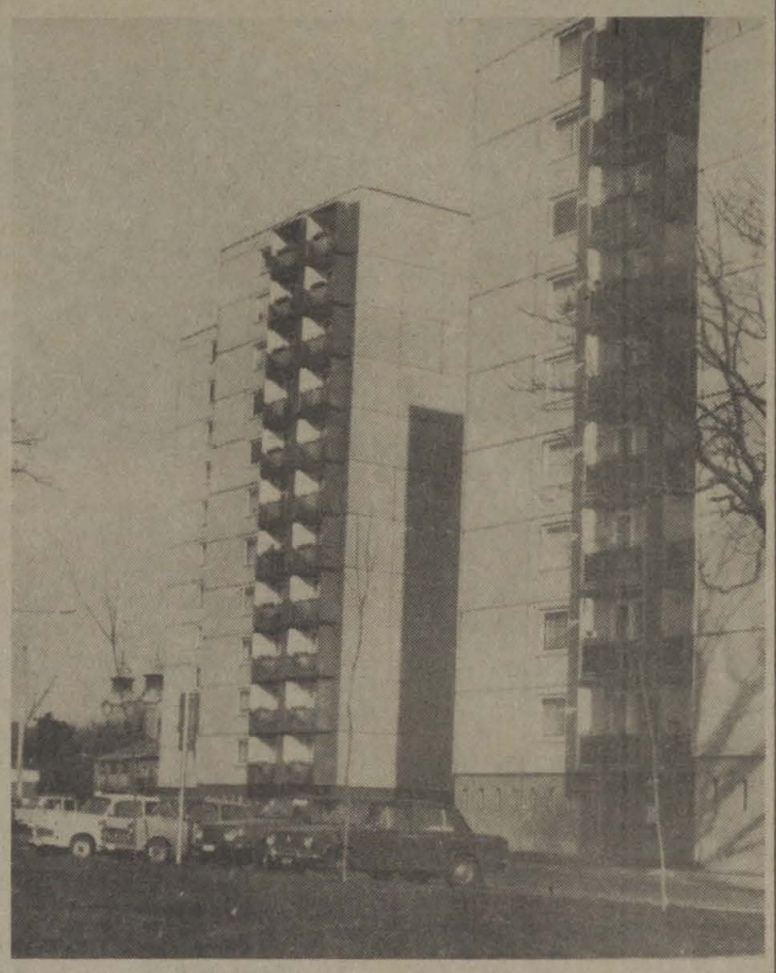
Ha a városban felépül egy új lakóház, abba nagyobbrészt vasutascsaládok költöznek. Van olyan háztömb, amelyre ki lehetne tenni a vasutasemblémát. A város vezetői az utóbbi években több mint százhúsz lakást biztosítottak a vasút dolgozóinak. No persze ehhez jó néhány millió forinttal a MÁV is besegített, de ugyanígy a gázprogram megvalósításához, az iskolák és a sportpálya felújításához is.

Megoldott a vasutasgyerekek (de az egész város) bölcsődei, óvodai ellátása, a szakközépiskolákba való elhelyezése.

Egy időben gondot okozott, hogy az üzemfőnökség utazószemélyzete nem tudott kedvére való élelmiszert táskázni. A város vezetői kapcsolatot teremtettek a környező húsfeldolgozó üzemekkel, s ma már ilyen probléma nincs. Az élelmiszerüzletekben bő választék van hentesáruból is.

A szakszervezeti bizottság vezetői — *Bálint Sándor* és *Balogh László* — büszkén sorolják az új szociális létesítményeket: a fekete-fehér öltözőt, fürdőt, a szállóépületet (amit a celliek Hiltonnak neveznek), az üzemi konyhát, ahonnan megfelelő szállítóeszközökkel távolabbi munkahelyekre is kiviszik a meleg ételt, a korszerűen berendezett és egyes szakvizsgálatokra is alkalmas orvosi rendelőt.

Most lett kész az iparvágány, a Tüzép-telepre, ami azt jelenti, hogy a celli vasutasok illetményüket nem Sárváron, hanem helyben kapják. *Amelyik vasutas magánerőből építkezik, a főnökség több napra szállítóeszközöket és kisgépeket biztosít.*



A város központjában toronyházban is nagyobbrészt vasutasok laknak

És lehetne még sorolni hosszan, mi mindenben áll a dolgozók mellett az üzemfőnökség és a város vezetősége.

A múlt emlékei

Megható és példás az a szeretet, baráti és kollégális kapcsolat, ami eleven a szolgálatot teljesítő és nyugdíjas vasutasok között. A pártszervezetekben és a szakszervezeten kívül ennek egyik szervezője *Fehér Tamás*, az üzemfőnök műszaki helyettese, akit egyszerűen csak Tamás bátyónak neveznek olyan öregek is, akik apjuk lehetnének.

Valamikor mozdonyvezetőkör is működött Cellben, s ezek tagjainak egy hatalmas fényképtablója ott díszlik Fehér Tamás irodájában. Őrzik, mert a régi vasutasok is megőrizték a hajdani zászlót és sok más, ma már múzeális értéknek számító vasutasemlékeket.

Így ötvöződik a múltból érdemesnek tartott hagyománytisztelet a jelennel a vasutasvárosban, Celldömölkön, ahol az állomáson, s a rendezőben naponta 900-1300 kocsi fordul meg, illetve nagyobb részt átmenő irányvonatként halad keresztül. Élénk a személyforgalom is, hiszen az állomást nemcsak a *Budapest—Szombathely* fővonal keresztezi, hanem a *Pápa—Győr* felé, valamint *Tapolcára* és a *Balatonra* menő személyszállító vonatok is áthaladnak a csomóponton.

A celldömölki körzeti üzemfőnökségen a jó munka, az emberek jó közérzete ellenére is akad gond, megoldani való. De ahogy az üzemfőnökség vezetője, *Szabó István* elmondja, már jó ideje nem állnak panaszokkal, problémájukkal hivatali előszobájában az emberek.

A vezetőkön kívül több embernek feltettem a kérdést: *mitől vasutasváros Celldömölk?* Még olyanok is, akiknek rokonuk sem dolgozik a vasúton, így fogalmaztak: *azért, mert a vasút, a vasutasok tették azzá.*

Töretlen hittel

A legemberibben talán az a három galambősz hajú volt masiniszta — *Jób János, Sebestyén Sándor* és *Kolláth József*, akik már két évtizede nyugdíjasok — mondták el, hogy Celldömölk akkor kezdett növekedni, amikor ide az első vonat befutott, és az emberek rádöbbentek, hogy csak ezzel juthatnak tovább...

Az élet, a fejlődés, a városi rang, a címerpajzsban díszlő szárnyaskerék az elődöket igazolta, a maiakat pedig erősítse ebben a hitben az a jogos büszkeség, hogy vasutasváros csak egy van az országban.

Dávid József

Az építési főnökség kötőtelepe A szerző felvételei

JELSZÓVAL KÜLDTÉK A VASÚTHOZ

Egy nyomdász életútja

Évente 240-250 millió utast kell ellátni menetjeggyel. Talán nincs is személypénztáros, aki ne ismerné a MÁV Jegynyomda Rudas László utcai címét. De sokan nem tudják, hogy itt készül a Volán, a GySEV, a MAHART és az IBUSZ jegykészlete is. *Ondrejovics Károly* főtanácsos ennek az üzemnek több mint egy évtizede a vezetője.

— Nyomdász szülők gyermeke vagyok — mondja. — Közismert ennek a szakmának mozgalmi múltja, s az ottani hatások alól nem vonhattam ki magam. Nyomdásztanuló voltam tehát négy évig én is az Általános Nyomdánál. *Mi szedtük a Friss Újságot, amely bulvárlap volt abban az időben.* Ott ismertem meg a nyomdászok művelt munkásgárdáját, és nevelődtem közöttük. Segédként az Athenaeumhoz kerültem. Betűszedő voltam. Nem egy írását szedtem ki az *Élet és Tudomány* első számainak. Már 1945-ben beléptem a kommunista pártba, ifjúmunkásként.

Később alapszervi titkár lett. Mivel pedig káderekre nagy szükség volt abban az időben, jelölték a Külügyi Akadémiára.

— A helyzet mégis mást parancsolt — folytatja. — A Könnyűipari Minisztériumhoz tartoztunk, *és jött a jelszó, hogy előbb a vasutat kell segíteni.* Így kerültem a Gazdasági és Műszaki Akadémiára, az Akadémia után pedig a budapesti vasútigazgatóság politikai osztályára. Megpróbáltam gyakorlatban hasznosítani mindazt, amire megtanítottak.

1957-től dolgozik a Jegynyomda Főnökségen. Így tért vissza eredeti szakmájához, de megmaradt a vasútnál.

— *Ismét előről kellett kezdenem* — magyarázza. — Az arányok és a méretek ugyanis itt más jellegű munkát kívántak. De jó iskola volt az Athenaeum, ezért az új feladat nem okozott különösebb nehézséget számomra, pedig a jegynyomtatás nagyfokú precizitást kíván.

Profiljuk nemcsak jegyek nyomtatása, hanem készletezése és szétküldése is. Ezenkívül készítenek díjszabásokat, kisebb utasításokat, szórólapokat és füzeteket, vasutat reprezentáló színes kiadványokat.

Ondrejovics vezetői elve, hogy a munkatársait jól megválasztja, ennek a felelősségét is vállalva, miközben engedi őket önállóságuk megvalósítására.

— *Százötvenhatan dolgozunk együtt. Naponta bemegyek a szedő- és öntőterembe, a gépekhez, a kötészetbe, az expedícióba, még a raktárba is. Ez az én „állomásbejárásom".*

Mosolygós, derűs alkat. Szívesen szól a munkáról, még szívesebben munkatársairól, akiket szeret, megbecsül. Irodája falán tíz *„Élenjáró szolgálati hely"*-oklevél. Szekrényén könyvkötészetük remekei. Kintről behallatszik a Rudas László utca nem szűnő, féktelen robaja.

— *Eredményeim nemcsak saját sikereim* — hangsúlyozza. — *Azokban benne él munkatársaim páratlan törekvése, szorgalma és jó szándéka is.*

Felesége és leánya is nyomdászok. Asszonya az Athenaeum szakszervezeti bizottságának titkára, és tagja a Nyomdász Szakszervezet központi vezetőségének. Ő maga 1957 óta tagja a Budapest-Nyugati, majd azt követően a Központi Szervek pártbizottságának. Tizenöt éven át munkásőr volt. Jelenleg tartalékos állományú. Kiváló vasutas, a Munka Érdemrend ezüst fokozatának tulajdonosa.

A november 7-i ünnepségek során vette át *Pullai Árpád* minisztertől a *Munka Érdemrend* arany fokozatát; a KISZ Központi Bizottságától pedig a *Dicsérő Oklevelet.*

— *Szeretem fiatal munkatársaimat* — mondja erről. — Segítem őket, hogy szép, tartalmas életet éljenek. Veszített vonzásából a szakma, és *meg kell becsülni a hozzánk érkezőket.*

Szabó Béla

A GYEREKEKÉRT FÁRADOZOTT

A Magyar Úttörők Szövetségének Országos Tanácsa *Ladó Lajosnak*, a dunakeszi járműjavító titkársága vezetőjének több évtizedes kimagasló munkájáért *a Gyermekekért Érdemérmet* adományozta. Ebből az alkalomból beszélgettem *Ladó Lajossal.*

— Nagyon szeretem a gyerekeket, a családi otthon melegét, hangulatát — mondja. — Ezt az élményt a csíkszentmihályi szülői házunkban ismertem meg. 1946-ban kerültem Dunakeszire lakatostanoncnak. Kitűnő tanuló voltam, és én szerveztem az iskolában a kulturális, politikai programokat. Gyakoriak voltak a szavaló- és énekversenyek. Megválasztottak a SZIT elnökének is. A katonai szolgálat után az ipari iskola DISZ-titkára lettem. A járműjavítóban is én töltöttem be ezt a funkciót, 1956-ig.

— Jól ismeri a fiatalokat.

— Igen. 1963-ban, amikor a titkárság vezetője lettem, ezért bíztak meg azzal, hogy *foglalkozzam az üzem fiataljaival és ifjúsági felelősként próbáljam orvosolni gondjaikat. De nem csak ez volt a feladatom. A vezetők segítségével megszerveztem az iskolák patronálását. A szocialista brigádok, munkáskollektívák szívesen vállalták a váci járás több iskolájának, sőt még egy alföldi tanyasi iskolának a patronálását is: Tornaszereket, játékokat, segédeszközöket készíttettek az úttörőknek. Ez a kitüntetés most az egész üzemi kollektíva munkájának az elismerése, hiszen nélkülük keveset tudtam volna tenni...*

Vetési Imre

A „VASUTAS" TANÁCSELNÖK:

Még többet kell tenni...

Protekciónak számít-e, ha valaki várakozás nélkül bármikor bejuthat a tanácselnökhöz? Azt hiszem nem, ha ez az előny *egy szakma* megbecsülésének, elismerésének szól. S hogy ez a valóságban így van, arról az elmúlt napokban Kiskunhalason győződtem meg, amikor felkerestem hivatalában *Tánczos Sándort*, a városi tanács elnökét. Ebben a kora reggeli órában is szinte minden perce foglalt, mégis időt szakított arra, hogy beszélgessünk munkájáról, a vasúthoz fűződő több évtizedes kapcsolatáról.

S jött a felkérés

Alig foglalok helyet a barátságosan berendezett elnöki szobában, máris érzem, hogy itt szívesen fogadnak. Megemlítem, amit egy-két perccel korábban közvetlen munkatársaitól hallottam: „Az elnökünk ajtaja a vasutasok előtt mindig nyitva áll."

Elmosolyodik, s a tőle megszokott határozottsággal válaszol:

— *Ez így igaz. Hiszen én még ma is vasutas vagyok!*

Tánczos Sándort 1944. október 23-án vették fel a MÁV-hoz Szegeden, az akkori osztálymérnökségre. Volt pályamunkás és gyakornok, dolgozott az igazgatóságban levő szovjet parancsnokságon, majd elvégezte a pályafenntartási tanfolyamot, ahonnan 1951 őszén a vasúti főosztály politikai osztályára helyezték, a pályafenntartási csoport vezetőjének. Az osztály megszűnése után a MÁV Épületszerelő és Előregyártó Üzemi Vállalathoz került tervosztályvezetőnek. *Innen került 1954 áprilisában Kiskunhalasra, a pályafenntartási főnökség élére.*

— Szerettem a pályafenntartási munkát, s ha ma újból kezdhetném, *ismét ezt választanám* — mondja. — Olyan munkatársakkal dolgoztam együtt, akikre, mint egy nagy családra, ma is szívesen emlékezem vissza. Jóban, rosszban együtt voltunk, s nagyon jó, kollektív szellemben dolgoztunk. Az együtt töltött évek alatt majdnem minden évben elnyertük a *Kiváló Főnökség* címet. Ez az ott dolgozó pályamunkásoknak, műszakiaknak és adminisztratív dolgozóknak köszönhető. Jó összhang volt közöttünk. *Ma is büszkén gondolok rájuk...*

A tanácselnök vasúti pályafutása alatt is *közéleti ember volt*. Tagja lett a vasúti, majd a városi párt-végrehajtóbizottságának, tizenhat éven át ugyancsak tagja a megyei tanácsnak, és a KTE helyi csoportjának elnöki tisztségét is betöltötte. Közéleti tevékenysége, tenniakarása városszerte ismert volt, mégis meglepődött, amikor 1973-ban a pártbizottság felkérte: *legyen a városi tanács elnöke.*

Amit a vasúttól hozott

— Korábban is közéleti ember volt, mégis hogyan birkózott meg a számára újszerű feladattal?

— *Azt hiszem, a vasutas múltam segített át a kezdeti nehézségeken. Az ott megszokott fegyelemre, rendre, pontosságra itt is nagy szükségem volt. Az elmúlt tizenegy év nem volt mentes a gondoktól, a problémáktól, a városlakók segítségével ez az 500 éves város mégis sokat fejlődött. Új iskolákat, óvodákat, lakótelepeket építettünk.* Több gyár, üzem települt le, adott munkalehetőséget: a Ganz-Mávag, a Fémmunkás, a Kötöttárugyár, a Papíripari Vállalat és még lehetne folytatni a sort. Büszkék vagyunk arra is, hogy új iparág — az olajipar — is megjelent városunkban. A város fejlődött, de *a múlt örökségét néhány év alatt nem lehet megváltoztatni.* Nem megfelelő az úthálózatunk, s a vasútállomás melletti felüljárót sem tudtuk eddig megépíteni. Most e téren is *előbbre lépünk*, hiszen a közlekedési miniszter segítőkészségével, anyagi támogatásával ez a több évtizedes problémánk is a megoldás útjára lépett. Úgy érzem, városunk dinamikusan fejlődik továbbra is, és *a lakosság támogatja elképzeléseinket.*

— Egy 32 ezer lakosú város gondja, baja nyugszik a vállán. Van-e ideje arra, hogy felkeresse régi munkatársait?

— *Bármennyire is elfoglalnak a hivatali teendők, mindig találok alkalmat arra, hogy kimenjek azok közé, akikkel együtt dolgoztam.* De nemcsak itt helyben keresem fel a kollégákat, hanem *Szegeden* az igazgatóságban, és ha utam a fővárosba vezet, akkor *feltétlen szakítok időt arra, hogy beugorjak a vezérigazgatóságra vagy a Vasutasok Szakszervezetébe*, ahol mindig úgy érzem, otthon vagyok. Mindenütt szívesen fogadnak, és ez nagyon jó érzés számomra. Tizenegy év után is úgy érzem: lehetnek gyárak, üzemek, szép munkahelyek, de *az a nagy család, ami a vasútnál van, sehol sem található meg!*

— S tudom azt is, hogy a vasutasokra mindenkor számíthatok — teszi hozzá. — A társadalmi munka végzésénél is mellettem vannak, példamutatóan dolgoznak. *Nem tudok olyat kérni tőlük, amit nem teljesítenének.*

Értve, becsülve egymást

— Elkerült a vasútról. Kintről, egy másik fontos munkakörből hogyan látja a vasutasok munkáját?

— Már sok évvel ezelőtt is tapasztaltam a vasúti pálya nehézségeit, az üzemek, gyárak és a vasúti munkahelyek közötti *különbséget.* Azt, hogy amíg az üzemben fedél alatt dolgoznak az emberek, addig a vasúton a zord télben és a rekkenő hőségben, éjjel és nappal, hétköznap és ünnepnap egyaránt kell dolgozni, kinn a szabadban — *a megtermelt árukat, alapanyagokat minden körülmények között el kell szállítani. A vasút jelentőségét innen, az elnöki beosztásból ma még jobban látom.* A vállalatok vezetői gyakran felkeresnek, segítséget kérnek a vasúti szállításokhoz. Mivel dolgoztam ott, tudom, hogy milyen nehéz a MÁV-nak az igényeket kielégítenie. *Ezt próbálom érzékeltetni velük is. De ugyancsak hallom azokat az elismerő szavakat, amiket a vasutasok munkájáról mondanak. Meggyőződéssel vallom, csak akkor lehet eredményt elérni, ha minden munkahelyen együtt gondolkodnak, cselekednek, közösen végzik a munkát. Minden ember javaslatára, véleményére oda kell figyelni, és a közös cél érdekében azt hasznosítani kell.*

— S még egy észrevételem lenne — jelenti ki. — Kiskunhalas nagy vasúti csomópont. Ismerem a mai létszámgondokat. Most, a pályaválasztás idején egymás után jelentkeznek a szakközépiskolák, és felkínálják lehetőségeiket. Szeretném, ha a vasúti szakközépiskolák vezetői felkeresnék városunkat is. Meggyőződésem, hogy itt, Halason is *kell az utánpótlás, és a vasúti szakma megismertetése érdekében többet kell tenni.*

Gellért József

MIÉRT CSINÁLJÁK?

Egy éjszaka debreceni munkásőrök között

Imponáló látvány volt, amikor egyik szombaton délelőtt Debrecenben, a Kölcsey Ferenc Művelődési Központ előtti téren több, mint két tucat tehergépkocsi és a munkásőregység teljes személyi állománya felsorakozott. Katonás rendben történt mindez, s az arra járók méltán gondolhatták, hogy valamiféle szemlét tartanak. Csak a beavatottak tudták, hogy ez egy eseménydús éjszaka befejezése...

★

A munkásőrség Hajdú-Bihar megyei parancsnokának előzetes intézkedése alapján *Szűcs Imre* városi egységparancsnok előző nap este hat órára rendelte be a törzs állományát, valamint a híradó és az ellátó alegységet az elhelyezési körletbe. A gépezet óraműszerűen működött, mindenki jól tudta a feladatát, s azt, hogy minden hasznosítható perc számít. Az egységparancsnok és törzse megkezdte a feladatok kidolgozását, nevezetesen annak a tevékenységnek a részleteit, amit az erdőbe befészkelődött ellenség elfogása jelent majd az éjszaka folyamán. Ezalatt elindultak a kiértesítők, hogy a megadott időre együtt legyen az állomány. A híradósok a hírforgalmazás eszközeit szerelték, az ellátósok hideg élelmet és forró teát készítettek.

Éjszaka két órára az egész állomány együtt volt. A kiértesítés eredményét mi sem bizonyíthatta volna jobban, mint az, hogy üres maradt a fegyverszoba. Időközben az egység parancsnoka összehívta az alegységparancsnokokat; ismertette az éjszaka feladatit és harcparancsát. A gépkocsioszlop pontosan — a terveknek megfelelően — 3 óra tíz perckor hagyta el az elhelyezési körletet, s a munkásőrök 3 óra 40 perckor elfoglalták a megindulási helyet.

Szűcs Imre egységparancsnok mozgó harcállláspontjára folyamatosan, rádión érkeznek a rejtjelzett üzenetek. A híradósok pillanatok alatt fejtik meg az üzenet tartalmát, s továbbítják a parancsnoknak. Közben még arra is van idő, hogy felelevenítsenek egy régi híradós anekdótát, nevezetesen a kérdést a krónikásnak, tudja-e milyen volt régen az „eredj-rádió"? Hát nem volt az más, mint: *„Eredj fiam, mondd meg a parancsnoknak..."* — jót derülünk ezen, kicsit át is melegszünk az erdő hajnali hűvösében, amikor jelentik, hogy 5 óra 30 perckor megtörtént az erdőszakasz — és az ellenség — teljes körülzárása. A kutatás megindulásáig van még néhány perc, ezalatt beszélgettünk *Dévényi Gyula* munkásőrrel, aki néhány évvel ezelőtt a MÁV igazgatóság osztályvezetőjeként ment nyugdíjba.

A kép jobb oldalán Varga András

— *Alapító munkásőr vagyok* — mondja —. *Részt vettem a munkásőrség szervezésében.* Azóta persze sok idő eltelt, s nemegyszer megkérdezik: miért csinálom ilyen hosszú ideig? Erre a kérdésre nekem is és a hozzám hasonló korúaknak is ugyanaz a válaszunk: innen nem lehet nyugdíjba menni. Ez olyan közösség, amely hiányozna, ha nem lenne.

Mint kiderül: *a lelkesedés ma is a régi, bár egyre nehezebb egy-egy ilyen gyakorlat.* Hiába, telik az idő...

Lenne még miről beszélgetni, negyedszázados emlékek kerülhetnének elő, de közben újabb szakaszához érkezett a feladatok végrehajtása. Hat óra tíz perc: megkezdődött a kutatás.

— Mit érez ilyenkor a parancsnok?

— *Egészséges drukkot* — válaszol Szűcs Imre. — A terep ugyanis nem könnyű. Az erdő aljnövényzete olyan sűrű, hogy néhol az áthatolás is nehéz, az ellenségnek pedig mindez jó búvóhelyet jelent.

Telnek a percek, az órák. Egyes terepszakaszokon felkerül a gázálarc, máshonnan „sebesülteket" szállítanak az elsősegélynyújtó helyekre. Amott három munkásőr, köztük *Varga András*, a debreceni vasútigazgatóság kereskedelmi és szállítási osztályának ügyintézője értékelik a kialakult helyzetet. Jelzőlövedék villan, géppisztoly ropogás hallik. Ebből tudjuk, hogy a kutatócsoport tagjai rátaláltak az ellenségre; elfogásuk, ártalmatlanná tételük folyamatban van.

Az éjszakai gyakorlaton résztvevő munkásőrök között derekasan helytálltak a vasutas munkásőrök is. Közülük *Erdey László*, a vasútigazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának személyzeti ügyintézője, a városi munkásőrség állományszervezési és nevelési csoportvezetője megyei parancsnoki dicséretben részesült.

Tárkányi Béla

Mindig a közösségért

Huszka Sándor, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség segédvezénylője — aki jó három évtizeddel ezelőtt mozdonyvezető-gyakornokként kezdte pályafutását — népszerű, köztiszteletben álló ember. A fiatalok közül nem egy példaképének tekinti a másokért mindig önzetlenül cselekvésre kész „Sanyi bácsi"-t.

— *Én csak azt tettem és teszem, amit a közösség elvárhat tőlem* — hárítja el szerényen a mások által megerősített véleményemet. Meg azzal is érvel, amikor önvallomásra késztetem, hogy nincs ideje a saját életútját érzékeltető beszélgetésre, hiszen nemcsak segédvezénylőként, hanem szakszervezeti *főbizalmiként* is 334 utazószolgálatot teljesítő vasutas ügyes-bajos dolgainak intézése köti le az idejét. *Tagja ezenkívül a vasutasszakszervezet központi vezetőségének*, s soron következő ülésekre való felkészülés sem ad lehetőséget az idő olyan „haszontalan elfecsérlésére", mint amilyennek ő a saját érdemeinek vagy erényeinek az elsorolását tekintené.

Szóba hozom mégis, hogy tudomásom szerint 1957-ben *az elsők között lépett be a munkásőrségbe.* Azonkívül tehát, hogy szakvonali munkájáért, valamint társadalmi tevékenységéért többször kapott kitüntetést, a munkásőrségnél tanúsított helytállását is számos alkalommal elismerték. A *Szolgálati Emlékérmet* négyszer — tíz, tizenöt, húsz és huszonöt év után — tűzték a mellére, miközben a *Kiváló munkásőr* kitüntetést is kiérdemelte.

— Jelenleg is szolgál még a munkásőrségben — kérdezem.

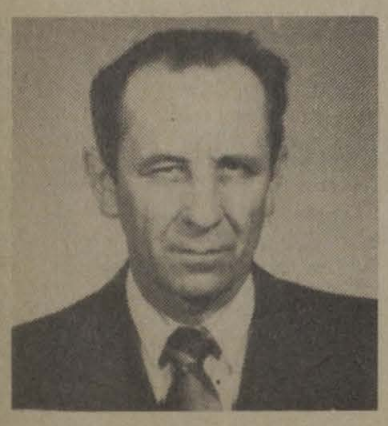
Erre lemosolyodik, majd így válaszol:

— Na látja, ezért sem beszélgethetünk tovább. Indulnom kell ugyanis a fizető pénztárba, mivel ismét beosztottak fegyveres kísérőnek a pénzszállításhoz...

Így dolgozik Huszka Sándor: *mindig feladatra készen a közösség érdekében.*

Tunyogi Tibor

Pártmunkás mozdonyvezető, szolgálatban



A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulója alkalmából, eredményes munkássága és közéleti tevékenysége elismeréseként a Szocialista Magyarországért Érdemrendet adományozta Farkas Lászlónak, a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetőjének.

Farkas Lászlót géplakatos szakmával a zsebében, 1953. januárjában vették fel a vasúthoz, a kiskunhalasi fűtőházba. A műhelyben mozdonylakatosként dolgozott. A szorgalmas, érdeklődő fiatalembert hamar befogadták maguk közé a többiek, és segítették kezdő lépéseit. Ebben a légkörben még jobban megszerette a kormos, fekete gőzösök világát. Egy napon a fűtőházfőnök behívta irodájába és megkérdezte:

— Akar-e mozdonyvezető lenni?

— *Igen* — vágta rá azonnal.

Régi álma 1954 őszén teljesült. Mozdonyvezető-gyakornokként fűtő lett. Egy 342-es géppel jártak a baja—bátaszéki vonalon, személyvonatokat továbbítottak. Fél évvel később mozdonyvezetői tanfolyamra került, majd sikeres hatósági vizsgát tett. Onnan visszatérve már önállóan utazott. 1964-ben a dízelmozdony-vezetői képesítést is megszerezte, függetlenül attól, hogy ebben az időben Kiskunhalason ilyen mozdony még nem üzemelt. A dízelek helyett kaptak öt 424-est, ebből egyik az övé lett, azzal utazott még tíz évig.

— *Szép emlékeim fűződnek a gőzösökhöz* — emlékezik vissza. — *Huszonegy évig különböző sorozatú gépeken utaztam, s nagyon kedveltem az öreg, füstös, de mindig megbízható masinákat.* A 424-essel vegyes fordában utaztam személy- és gyorsvonatokat vittem Budapestre, árukkal megrakott szerelvényekkel pedig a bátaszéki vonalon jártam.

Később átkerült M 62-esre, amelyen lényegesen jobb körülmények között utazott, illetve utazik. Kevés a létszám, ezért nem ritka a 240-260 órás szolgálata sem. Bármikor megkeresik, nem mond nemet. Ha a szükség úgy kívánja, beül mozdonyvezető társa mellé és „csak" vontatási vonatkísérőként utazik. *Számára a közösség érdeke mindennél fontosabb.* Magatartásával akarva, akaratlanul is példát mutat a többieknek.

Beszélgetés közben szóba kerül a tanulás is. A szakmai tanfolyamokon kívül elvégezte a marxista—leninista egyetemet. Szükségét érezte ennek, hiszen még egészen fiatalon bekapcsolódott a mozgalomba. Vasúti pályakezdését megelőzően *a honvédségnél tagja lett a pártnak*, és ott ismerkedett meg az ifjúsági szervezettel. Amikor pedig a fűtőházba került, hamarosan a DISZ-szervezet titkára lett. Évekig szervezte, mozgósította a fiatalokat.

Később pártbizalminak, majd 1964-től a pártalapszervezet vezetőségi tagjának választották meg. Ez utóbbi tisztségében volt gazdasági, ifjúsági és termelési felelős. Részt vett a szocialista brigádmozgalom szervezésében. *1975 májusától nyolc hónapon át a szakszervezeti bizottság titkára, majd ezt követően megválasztották a vontatási főnökség pártalapszervezetének titkárává, amit társadalmi munkában végez ma is.* Az üzemfőnökség megszervezése óta tagja az üzemi pártvezetőségnek, alapszervezeti összekötőként tevékenykedik. *Pártmunkásnak vallja magát.* Magyaráz, agitál, érvel, attól függően kit, miért és hogyan kell meggyőzni.

— *Nekünk, pártmunkásoknak mindig kell időt szakítani arra, hogy az emberekkel foglalkozzunk* — mondja. — *Ha valaki kérdéssel vagy panasszal fordul hozzám, mindenkor megtalálom a módját, hogy segítsek.* Ha lehetőség nyílik rá, segítek a munkahelyi problémák megoldásában, eljárok lakásügyekben vagy óvodai elhelyezésben is. *Jó érzés, ha valamit el tudok intézni, és érzem, hogy bíznak bennem...*

Farkas László nemcsak munkahelyén, hanem a Hazafias Népfront lakóbizottsági tagjaként is kiáll az emberek ügye mellett. Munkáját, tevékenységét elismerések, kitüntetések fémjelzik. Igazgatói, vezérigazgatói, miniszteri dicséretek és más kitüntetések után lett tulajdonosa a Munka Érdemrend arany fokozatának, majd legutóbb a Szocialista Magyarországért Érdemrendnek.

Mint mondotta, november 4-én meghatottan lépte át az Országház küszöbét. Az ünnepséget és az azt követő beszélgetéseket soha nem felejti el. *Megbecsüléssel szóltak tevékenységéről és a mozdonyvezetői munkáról.*

S, amikor a jövőt tervezi, már tudja, hogy nyugdíjazása után sem szakad meg kapcsolata a vasúttal, a közösséggel. Úgy érzi, nyugdíjasként is talál majd elfoglaltságot, tudja kamatoztatni a mozgalomban szerzett tapasztalatait.

G. J.

Társadalmimunka-akciók Szombathelyen

A felszabadulási évforduló tiszteletére kibontakozó munkaversenyhez elsők között csatlakoztak a szombathelyi vasutasok. A verseny részeként, október 31-től november 12-ig — tisztelegve a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulójának is — *újabb társadalmimunka-akcióra került sor.*

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség területén 75 személy- és teherkocsi időszakos tisztítását, futójavítását végezték el. Az új vontatási telepnek 80 méter kábelárkot ástak ki. A körzeti állomásokon ötvenen vállaltak önkéntes szolgálatot: *26 forgalmi és vontatási dolgozó egy út munkabérét ajánlotta fel.* Több dízel- és gőzmozdony futó- és D 0-ás javítását segítették társadalmi munkában Szombathelyen.

A kommunista műszakok bevételét, több mint 40 ezer forintot, részben a KISZ támogatására, részben az épülő új Nemzeti Színház javára fizetik be.

Sz. J. I.

CSAK VASUTASOKNAK, A SZAKMÁK KÖZÜL

Bérlet a művészet templomába

Az Operaház művészei a vasutas-szakszervezetben
(Laczkó Ildikó felvétele)

Aligha vádolható elfogultsággal az, aki az Operaházat nemcsak 19. századi műemlékeink, hanem színházaink sorában is a legszebbnek tartja. A művészetnek nincs nálunk még egy ilyen fényes-ünnepélyes temploma; *a kor legjelentősebb alkotóinak keze nyomát viseli magán.*

Ybl Miklós tervezte olasz reneszánsz stílusban, és többek között Lotz Károly, Székely Bertalan, valamint Than Mór festészeti, szobrászati remekei díszítik. Aki egyszer is megfordult az épületben, nem felejti el egyhamar. Büszkék vagyunk rá — hiszen a mienk. Csoda-e, hogy alig várjuk rekonstrukciójának befejeztét, hogy ismét régi fényében láthassuk ragyogni, élvezhessük légkörét, és a felemelő környezetben megújuló előadásokat. Századik születésnapjáig azonban — amely jövő ősszel lesz — még várni kell.

A 23. évadban

Addig az Erkel Színháznak kell kielégítenie a közönség évről évre növekvő igényeit. Ami nem csupán azért nehéz feladat, mert egyelőre zárva az Operaház, hanem azért is, mert — ellentétben a műfaj halálát jósolókkal — mind többen kíváncsiak az operaelőadásokra, mind többen szeretik meg a sajátos hangú zeneműveket. Már-már ott tartunk, hogy propagandát sem kellene folytatni, úgyis — mindig telt ház lenne.

Persze, mondhatná bárki: a legfőbb biztosíték erre a bérlet. Mert így nyugodt a színház, és nyugodt a közönség. A vasutasokat is beleértve. Akik immár a 23. évadban mondhatják magukénak az Operaház *egyetlen szakmai bérletét, a vasutasbérletet.*

Amikor annak idején ezt megszervezte a szakszervezet, mintegy ezren jelentkeztek a többszöri belépésre jogosító jegyekért. *Ma csaknem 1800 bérlettulajdonost számlálnak.* A közönség legstabilabb rétegét adják. Nem csoda, hogy a kezdetektől mindmáig rendkívül jó a kapcsolat a vasutasszakszervezet és az Operaház vezetői között.

Szirtes György, az Operaház igazgatóhelyettese és Doboki Andor, a szervezési osztály vezetője nagyon fontosnak tartja a mozgalommal való együttműködést. Mindketten szinte a vasutasbérlet születése pillanatától ápolják ezt a kapcsolatot.

Az ország minden részéből

— Nagyszerű ötletnek tartottuk, hogy a szakszervezet élve a lehetőségeivel, bérletet „alapított" — emlékezik Szirtes György. — Köztudott, hogy a vasutasok könnyebben utazhatnak, mint mások, tehát erre építeni lehetett, és épített is a mozgalom. *Az ország minden részéből, a legeldugottabb településről is egyszerűbbé vált operába járni,* és persze az sem mellékes, hogy ez a pénztárcáját sem terhelte meg senkinek. Olcsók a bérletek, a legdrágább se több 200 forintnál, de 50 forintért is kapható már. *Ez nemzetközi összehasonlításban is nagyon kedvező,* mert nemigen van a miénknél „jutányosabb" színház.

— Ebben az esetben viszont aligha érthető, miért ragaszkodnak a bérletrendszerhez — jegyzem meg. — A mai gazdasági helyzetben sem kellene üres széksoroktól tartaniok a nagy érdeklődésre való tekintettel.

— *Ez kétségtelenül igaz* — válaszolja az igazgatóhelyettes. — *Ám nem lehet figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy nekünk, mint az ország első dalszínháza vezetőinek, kötelességeink vannak: a művészet megszerettetésében, klasszikus értékeink átadásában, hogy csak a legalapvetőbbeket említsem.* Lehetetlen, hogy nálunk bárki számára is elérhetetlen legyen az opera, anyagi nehézségek miatt. Persze, a világ minden pontján tapasztalható gazdasági problémák elől mi sem menekülhetünk el. Ez azt jelenti, hogy *jövőre kénytelen-kelletlen bár, de emelni kell árainkat. Rendkívül sokba kerül egy-egy nevesebb, nemzetközi hírű művész szerződtetése, és ha nem akarunk leadni a színvonalból, meg kell tennünk az ármódosítást. Arra azonban ügyelünk, hogy mindez oly mértékű legyen, ami nem hat ki a közönséggel való jó kapcsolatra. Továbbra is legfontosabb feladataink között tartjuk számon, hogy bérleteseink igényeit kielégítsük, hiszen ez 1925 óta — amikor is a bérletek itt megszülettek — hagyományos feladata az Operának.*

— Igényeket említett. Honnan tudják, hogy a közönség legkülönbözőbb rétegei, köztük a vasutasok, mit szeretnének látni, hallani? Egyáltalán módjukban áll-e a számtalan elvárásnak eleget tenni?

— *Erre kell törekednünk, ha nem könnyű is.* Hiszen minden színház a közönségnek játszik. Az érdeklődés elvesztése a színház halálát jelentené. Ízlésüket, kívánságukat tehát figyelembe kell vennünk, de ez nem jelenti azt, hogy mi ezzel lemondanánk arról, hogy felkeltsük az érdeklődésüket újdonságok iránt, megszerettessünk velük más jellegű műveket is. Csakhogy *a kettőnek szinkronban kell lennie egymással. A vasutasbérlet öt előadását például mindig a szakszervezettel közösen tervezzük. Mi ajánlunk darabokat — ők pedig választanak közülük. Ez bevált.*

Jól bevált...

— Csakúgy, mint az is, hogy az előadások vasárnap délelőttönként vannak — veszi át a szót Doboki Andor. — Sőt, *a szakszervezet kérésére még arra is ügyeltünk, hogy télen, az utazási nehézségek miatt kevesebb bérleti előadást tűzzünk műsorra mint máskor. Mindennek köszönhető, hogy a 70-es évektől fokozatosan mind több vasutas igényli az Operába járást.*

— Úgy tudom, nemcsak a program összeállítása a szakszervezettel való együttműködésük lényege.

— Valóban több, tartalmasabb annál — mondja a szervezési osztály vezetője. — Rendszeresek a mozgalom vezetőivel való találkozásaink, megbeszéléseink. A legszebb események között tartjuk számon például az *évadzáró előadást,* amelyen mindig virágkosárral köszönik meg a művészek közreműködését a szakszervezet szervezői, aktivistái. Ezt hagyományosan *baráti találkozók* követik, amelyeken részt vesznek a mozgalom vezetői, élenjáró szervezői, az Operaház vezetői és művészei közül is többen. Különösen kiemelkedőek voltak ezek sorában a 10, a 15 és a 20 éves jubileum alkalmából szervezett találkozóink. Nagyon jók ezek az alkalmak, mert *visszajelzést kapunk munkánkról,* és nem utolsósorban ez biztonságot is ad további feladatainkhoz, a tervezéshez, valamint a *kölcsönös bizalmat erősíti...*

Gyarmati Szabó Éva

Karácsonyi ének

A KAPOSVÁRI MÁV NEVELŐOTTHONBAN

A majdnem százesztendős, kívül-belül patinás, de a mai igényeknek is megfelelő gyermekotthon emeleti dísztermében száll az ének... Éva „néni" nevelőtanár irányításával karácsonyi népi pásztorjátékokat próbálnak.

A termet egyébként maga *Kodály Zoltán* — amikor egy alkalommal meglátogatta az otthont — nevezte el *díszteremnek,* mondván, hogy olyan szép ez a helyiség és benne oly felszabadultan zeng a gyermekek ajkáról az ének, hogy ez méltó hozzá.

Nos, hát én is ebből indulnék ki, hiszen *felszabadultan, zengőn énekelni csak az az ember tud, aki jól érzi magát.* Annak érdekében pedig, hogy az itt nevelkedő kétszáz tanuló otthonosan és jól érezze magát, az intézet 83 alkalmazottja — köztük 24 nevelőtanár — mindent megtesz. De talán az a pontosabb megfogalmazás, hogy *a szívüket is kiteszik.* De menjünk sorjában.

★

Vera „néni", azaz *dr. Radnainé,* a nevelőotthon igazgatónője — úgy is mondhatnám, a kétszáz gyermek mamája — minden gyermeket a *keresztnevén* szólít.

— Hogy tud megjegyezni pontosan ennyi sok nevet?

— Csak úgy, hogy az ember, a nevelőtanár itt szülőt próbál helyettesíteni, és mert otthon is mindenkit keresztnevén szólítanak, *nálunk is itt kezdődik az otthonias légkör.* Egyébként 17 éve vagyok az intézmény szolgálatában. Ebből 14-et nevelőtanárként töltöttem. És most már én is úgy vagyok, hogy *nem tudom, hol érzem igazán otthon magam, a lakásomon-e vagy itt az intézetben.*

Sorra járjuk az otthon ragyogó, tiszta, melegséget, otthonos hangulatot árasztó helyiségeit. Az óvodával kezdjük. Egyedül itt található „férfi"-növendék iskoláskorig egyébként az otthont leánygyermekek népesítik be, egészen a szakközépiskola — tehát az érettségi — megszerzéséig.

Öt nyolcadikos kislányt: *Szabados Mártát és ikertestvérét, Erzsikét, Bodóczki Katalint, Gönczi Évát, Bíró Szilviát* faggatom (akik dallal köszöntenek), hogy érzik itt magukat.

Kórusban mondják, hogy majdnem jobban, mint otthon. Az igazgatónő kitárja szekrényeiket, ahol *divatos gálaruhák, iskolaköpenyek, otthonkák, melegítők sorakoznak, túlzás nélkül, gazdagabb választékban, mint egyik-másik családi környezetben élő gyereknél.* Itt a fogkefétől kezdve minden használati dolgot a teljes ellátásig megkapnak. A szülők mindehhez (havi átlagban) 490 forintot fizetnek. Egyébként az otthon évi költségvetése (ami csak az ellátásra vonatkozik) *13 millió forint.* De a MÁV — a nagy vasutascsalád — nemcsak jelentős pénzáldozatokat hoz a nevelőotthonért, hanem — ahogy az igazgatónő elmondja — nem tud a tantestület olyan szívességet, segítséget kérni az ország bármely vasútigazgatóságától, üzemfőnökségétől, amit jó szívvel ne teljesítenének.

Szerecz Judit, Nemes Gyöngyi, Trajtenberg Erika, Haraszti Valéria és *Pócza Margitka* elsőéves egészségügyi szakközépiskolások.. Már már kész hölgyek. Nekik a nagyszerű ellátáson túl már egy kis zsebpénzre is szükségük van. Az otthonról érkező mellé azonban még ezt is kapnak itt.

De álljunk meg egy pillanatra. Nem ünneprontásként azonban el kell mondani, hogy *jó néhány gyerek otthonról nemhogy zsebpénzt, csomagot nem kap, de még levelet sem.* Illetve olyan levelet az igazgatónőnek címezve, hogy *a gyerekéről lemond, a vakációra, se küldje haza... (?!)*

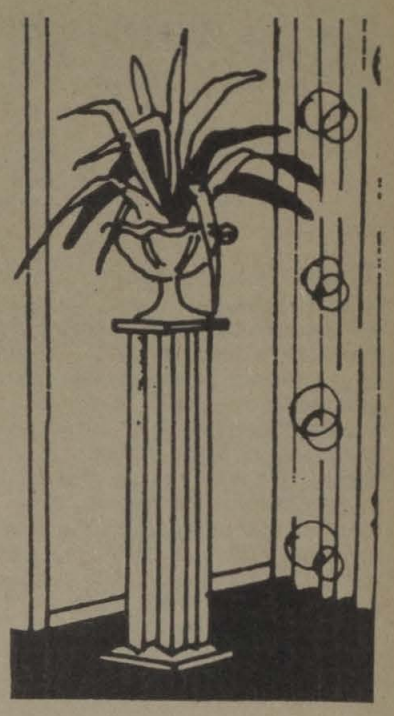
A karácsonyi éneket zengő dalban ez már olyan disszonáns hang, ami a nevelők szívét is marokra fogja, és gondot jelent, hova tegyék, mit csináljanak például a karácsonyi szünetekben az ilyen szülő gyerekével. Az az, hogy végül is mégsem gond, mert ha más megoldás nincs, *valamelyik nevelő saját családi körébe fogadja az ünnepekre az ilyen árván maradt gyermeket.*

Hát hogyne tenné meg ennek az otthonnak kitűnő nevelőgárdája, amikor az egyik kislány így fakadt ki sírva:

— *Minek is van karácsony?*

A karácsony, de nemcsak a szeretet és a békesség ünnepe, hanem más ünnep is azért van, hogy nagy-nagy szívmelegség ölelje körül elsősorban a gyerekeket. Ezért itt még a születés- és névnapját is megünneplik minden gyereknek. No persze csoportosan. *Égnek a gyertyák a díszterem megterített asztalán a tortákon.*

— Az ünnep arra is jó — vallja a nevelőtestület és remekül él a lehetőséggel —, hogy erősödjön a kis emberkékben az egymás iránti megbecsülés, a kedves figyelmesség.



És az sem véletlen, hogy *a már említett csodálatos díszteremben tartják a Kaposváron élő fiatal vasutasszülők gyermekeinek névadó ünnepségét.* Ittjártamkor is kilenc apróság kapott itt nevet, és az ünnepség fénypontja természetesen az a bűbájos kultúrműsor volt, amit az otthon növendékei adtak.

★

Befejezésül még csak annyit — miután felejthetetlenül cseng-bong az én szívemben is a kaposvári nevelőotthonban szerzett élményeimmel együtt az a karácsonyi ének —, hogy itt minden gyermeknek *emberhez méltó szerepe,* sikerélménye van. S nemcsak az otthon különböző rendezvényein, sokféle *szakkörében,* a tanulásban, hanem nap mint nap, ahogy a kitűnő pedagógiai képességekkel rendelkező igazgatónő mondja: *szemnyitástól szemhunyásig.* Ez a kitűnő intézmény — hagyományaihoz híven — igazi gyermeknevelő otthon, amire büszkék lehetnek nemcsak az itt dolgozó nevelőtanárok, alkalmazottak, hanem *az egész magyar vasutastársadalom.*

Dávid József

Németh István

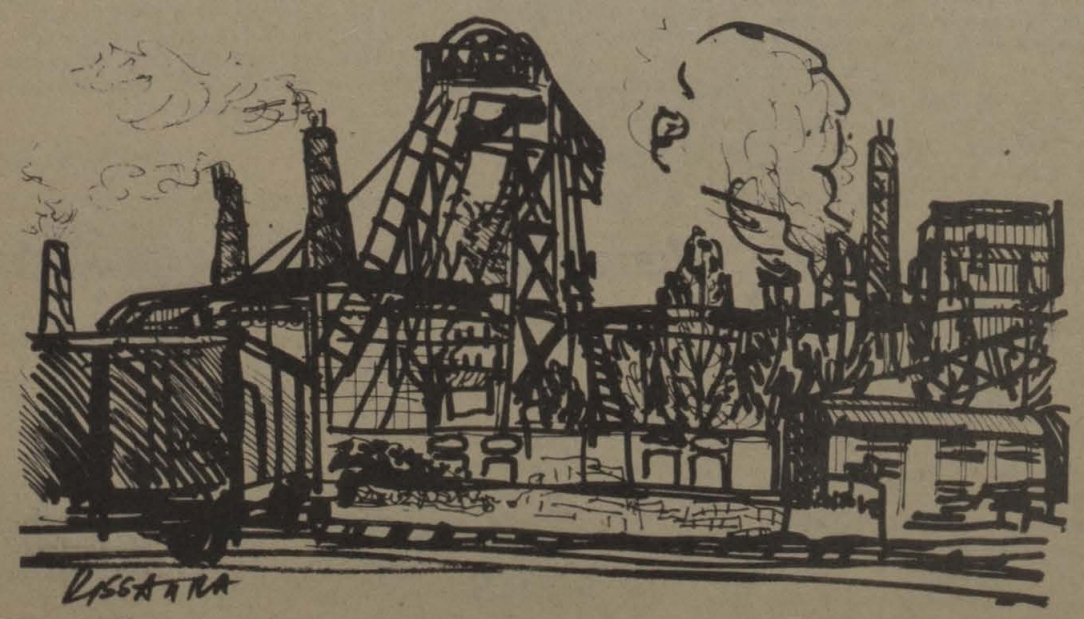
Ez a változat

Megnyílok, mert a hajnal akarja
ő is nyílik: köhécselnek az utak
és mire vonatvilág ablaka
párabundás lesz a sok lehelőtől
megnyílok
és valami furcsát rajzolok
oda
lecsorgót-pillanatot
meztelen jelenemet
az enyémet
azt, hogy mit keresek én itt
azt, hogy ő is útnak indult
holnap fizetés lesz
itt ez a férfi kor
megnyílok.

Bencze József

Mindig elindultam...

Mindig elindultam.
Vágányra beálltam,
váltókat szolgáltam,
s beálltam talpfának,
sikoltó sineken
messzeségbe láttam.
Hívnak a vonatok,
de csak a peronon
integet a távol...
Lekapcsolódtam
mint üres vagonok,
ütköző szívek közt
egyedül megálltam.
Mindig engem visznek
a sikoltó vágányok...



Kiss Attila **Várpalota-állomás**

BÍRÓ LÁSZLÓ:

Zöld és piros

Kigyúl
a zöld,
ha megszületünk.

Rohanó vonat
az életünk.

Elkopik,
megáll a motor.
Pirosra vált
a kegyetlen szemafor.

Radnai Ketykó István

Kirendelés szavak mellé

Már kaszálják pipacs borította nyaram
fehéren könnyeznek délceg nyárfáim
harmincöt elcsordogált évemmel takaródzom
s a hűvös májusok esti párnáin gyöngyöket hímez
bolond ifjúságom. Ki látott engem, szavak mellé rendelt
pásztort és ki figyelte egybe terelt mondataim...?
Harmincöt pipacs lobbantotta nyaramra
szerelem-ernyők szállnak
ugatnak feléjük akác állásokból sugár-fegyverek
ütődnek napjaimhoz gyönyörű koppanással
hajtogatok ájult lázasan hárs-hevedereket
érzem harmincnyolcadik nyaram szénaillatát.
Kirendelés szavak mellé — — —
Őrzöm szemem sarkában öreg gőzösök szénporát
átrobognak éveim vágányain füttyös hajnalok
látom vörös nap lebukó fényében
fészkükre zuhanni a madarakat
becsapódásaikat a fák zöld sátrai közé —
mormolok magamban lefekvés előtt rövid imát
és érzem, ahogy szemem örökmécseséhez verődnek
apró álom-bogarak.

Tamási István:

CSATLAKOZÁS

Amikor leszállt a vonatról, a fagyos, csípős levegőn megborzongott. Keresztülvergődött a várakozók télikabátos, bundás tömegén, és megállt a menetrendtáblák előtt. Végigböngészte a helységnevekkel és számokkal zsúfolt oszlopokat, majd az órájára nézett. Nahát, ezt aztán jól megcsinálta! Csak ünnepnapokon — olvasta el újra a jelmagyarázatot, s még mindig hitetlenkedett, hiszen képtelenségnek tűnt, hogy egy tévedés félúton megrekessze, s egy idegen városban, utazótáskával a kezében szánalmasan téblábolj on. Előszedte zsebéből azt a papírdarabot, amire még otthon felírta a menetrendből kiböngészett időpontokat. Stimmel. Csak éppen a keresztet vagy micsodát nem vette figyelembe a csatlakozó vonatnál. Bravó — dünnyögte, s megint a táblázatra függesztette tekintetét: legközelebb majd csak este 11-kor indult egy vonat, s éjfél után egy vagy két órakor meg is érkezik. Csakhogy Fecóék ma estére várják. Hát várhatják. Valameddig lesik még az ajtót, hátha betoppan, késleltetik az ünnepélyes pillanatot, a karácsonyfán nem gyújtják meg a gyertyákat, s a vacsorát is mentegetik a kihűléstől. Aztán... csalódottan vagy boszszúsan vállat vonnak majd.

Sóvárogva gondolt most bátyja távoli otthonára. Pedig akkor, amikor meghívták, hogy töltse náluk a karácsonyt, kedvetlenül, de udvariasan visszautasította az invitálást. Megszoktam, mentegetőzött, hogy nincsenek karácsonyaim, de a testvére leintette: — Eljössz és kész. Úgyis csak otthon kuksolnál egyedül, még fenyőfád sem lenne. Különben is Kati rám parancsolt: szervezzelek be, majd másnap vagy harmadnap visszautazol!

Bizonytalan ígéretet tett, de aztán feltámadt a kedve. Készülődni kezdett: járta az üzleteket, ajándékokat vett Fecónak, Katinak és kislányuknak, Andreának. Bőkezűen és izgatottan vásárolt.

Gyorsan sötétedett. A város pályaudvara még mindig emberektől nyüzsgött, de neki a beérkező és induló vonatokhoz nem volt semmi köze. Fázott, nehéz táskáját egyre gyakrabban váltogatta kezében. Újra meg újra a bátyjáékra gondolt: hát hiába vette meg az ajándékokat? A nagy babát is, amit Andreának szánt.

S mintha még mindig valamiben reménykedne, ismét végigsilabizálta a menetrendoszlopokat. Csak vissza. Már csak visszafelé van vonatja, haza az üres és fűtetlen albérleti szobába.

A peron széles betonsávján — valamivel távolabb — három év körüli kislánnyal egy fiatalasszony ácsorgott. A gyerek nyűgös volt, rángatta anyja kabátját és talán huszadjára kérdezte meg:

— Mikor megyünk már?

— Mindjárt jön a vonatunk, ne nyaggass. Nagyiék már várnak.

— Lesz karácsonyfa, meg csillagszóró?

— Persze, hogy lesz.

— És maci is?

— Azt nem tudom!

— De legyen! — toporzékolt a gyerek.

Tányérsapkás vasutas haladt el mellettük, s a fiatalasszony megszólította. Egy vonat indulása iránt érdeklődött. Az egyenruhás azonban a fejét ingatta.

— Most nem, csak hajnalban indul, asszonyom — tárta szét a karját. — Igazán sajnálom.

A férfi figyelte a nő tanácstalan, ijedt arcát, aztán odalépett hozzájuk.

— Messzire utaztak volna? — kérdezte.

A kék szempár nedvesen csillogott. A nő fojtott hangon igennel válaszolt, aztán leguggolt a gyerekhez és a szituációt magyarázta:

— Azt mondták, lesz csatlakozás... hogy megvárnak. De nagyon sokat késtünk... Most mit csináljak veled? Nincs vonat... elment. Nem várt meg bennünket. Csak holnap utazhatunk a nagyiékhoz... De azért lesz karácsonyfa. Meg maci is. Ne pityeregj! Holnap reggel minden lesz!

Tekintete az ismeretlen férfire villant. Mintha segélykérés szállna hozzá kék sugarakon.

— Nekem sincs vonatom — dünnyögte, aztán lehajolt és a karjába vette a gyereket:

— Jöjjön, itt megfagy ez a kislány. Keresünk valami meleg helyet, egy presszót vagy éttermet!

A fiatalasszony tétovázott.

— Ne féljen — bátorította a férfi. — Nyugodtan velem tarthatnak.

A kirakatok karácsonyi pompában tündököltek. Néha megálltak egyik-másik előtt, de csak röpke pillanatra. Közben csendesen beszélgettek:

— A bátyámékhoz mentem volna... Meghívtak. Tudják, hogy egyedül élek, s azt akarták, hogy végre nekem is legyen egy igazi, családias hangulatú karácsonyestém...

— Mi meg anyáméknál akartuk eltölteni. Tavaly sem sikerült a karácsonyunk, zűrös volt akkor minden.

A szálloda tágas éttermében kellemes meleg fogadta őket: Kevés vendég volt. A fiatalasszony mosolyogva jegyezte meg:

— Jólesik ez a meleg, már nagyon fáztam.

Szemben ültek egymással. A kislány az asztalfőn csörgette a kanalat, villát, s közben fecsegett-locsogott.

— Régi karácsonyok jutnak az eszembe — mondta az étlap fölé hajolva a férfi. — Amikor még gyerek voltam, mindig rántott hal volt vacsorára. Anyám nem tudta másként elképzelni az estét, csak borlevessel és rántott hallal. Borleves persze nincs az étlapon, de rántott ponty igen...

Felpillantott. A fiatalasszony kissé oldalvást hajtott fejjel arcán felejtődött mosollyal figyelmesen hallgatta. Szeme áttetszően kék, szőke haját selymessé változtatta az óriás csillár éles fénye.

— Azt kérjen hát! — mondta biztatón. — Nekem is.

— Nekem is, nekem is! — követelőzött a kislány.

— Neked, Tündikém valami mást. A halacskában rengeteg a szálka. Persze, te majd sokkal finomabbat eszel, bogaram.

Halkan csörögtek az evőeszközök. A pincér felbontotta a palackot, aztán magukra hagyta őket.

— Egy éve, hogy ketten maradtunk ezzel a kis maszattal...

— Én meg albérletben lakom, csoda tudja, így sikerült, biztos nagyon magamnak való vagyok...

— Anyámék hívtak, amikor elváltunk. Lehet, hogy Tündinek jobb lett volna, de szeretem a várost, nem megyek már vissza a faluba...

Már össze-összenevettek, kérdezősködtek. A kislány folyton közbekotyogott: — Te ki vagy?

Vörös bor csillogott a poharukban, és régi históriákat meséltek egymásnak havas karácsonyokról, gyermekkori álmodozásokról. Egyszer csak zene töltötte meg a termet. Puhán lüktető dzsessz, majd ringató, örökzöld melódiák.

— Milyen hideg lehet kint — borzongott meg a fiatalasszony —, jó, hogy megszólítottál.

— Egyedül voltam én is...

— Mégiscsak szép lett ez a karácsony este. Kis bogarammal ugyan megígértem, hogy jön majd a Jézuska, és hoz neki karácsonyfát, meg macibabát is, de...

— Várj egy kicsit — állt fel a férfi. A fiatalasszony kérdőn nézett rá — jövök mindjárt.

A hotelportás készségesen bólogatott.

— Hogyne, kérem tisztelettel. Minden szobánk szabad, ugyebár, karácsony este van... Nem értem, hogyan tetszik... Ja igen. Van kérem. Elhelyeztünk... nem nagyot, csak éppen a hangulat kedvéért, ugyebár...

A ruhatárból a férfi kikérte a táskákat, majd sietve felvitte az emeletre. A kék szempárban könnyebbült mosolyt vett észre, amikor visszaérkezett.

— Mielőtt még Tündi elálmosodna — magyarázkodott, s a fiatalasszony elé tette a szobakulcsot. — Aztán, ha lefektetted, visszajöhetsz. Itt leszek.

— Ne bolondozz! — riadt meg az asszony —, s különben is... jobb, ha együtt viszszük fel Tündit.

A fiatalasszony zavartan nézett rá, de a férfi átsegítette a nehéz pillanaton:

— Jó, menjünk hát.

Sötét a szoba, csak a ritka szállóvendégek számára felállított kicsiny fenyőfa színes villanykörtéi világítanak. Tünde visítozva ugrál, hol anyja karját, hol a férfi zakóját rángcigálja. Az asszony néhány pillanatig döbbenten áll az ajtóban. A fenyőfa alatt csomagok hevernek. Amikor a férfi felkapcsolja a villanyt, az asszony végre megmozdul.

— Karácsonyfa — suttogja hitetlenkedve. Tünde ugyanezt a szót kiáltja. Aztán buzgón bontogatni kezdi a legnagyobb csomagot.

— Én meg azt hittem... — fordul feléje a fiatalasszony, és a szemében most egészen élesen tükröződnek vissza a színes villanygyertyák. — Nem is fontos, mit hittem... — S a férfi vállára hajtja a fejét. A legszívesebben azt kérdezné: — Miért? Miért vagy ilyen jó? De nem szól.

Tünde közben a papírjából félig megfosztott csomagot lóbálja. Na — mondja aztán, és odaszalad hozzájuk. — Nem bírom, bontsd ki! Bontsd ki már, apa!

Az asszony a férfi szájához teszi az ujját:

— Hagyd! — suttogja. — Hadd higgye. Legalább ma este.

A férfi bólint, aztán segít a kislánynak kibontani a csomagot.

— Nem is maci! Nézd anya, mekkora baba! Hallod? Még beszél is.

A félhomályos szobában könnyű fenyőillat. A babával alszik Tünde, a falnak fordulva, összekuporodva. Görcsösen öleli ajándékát. Figyelik. A csönd puhán, melegen őrzi őket.

Fazekas Lajos

Szólni és küzdeni!

Nemcsak magamért,
nemcsak az otthonért,
hanem a hazáért,
hanem a világért;

nemcsak a valóért,
nemcsak a dolgokért,
hanem a vágyakért,
hanem a célokért;

nemcsak a napokért,
nemcsak az időért,
hanem a jövőért,
hanem a békéért;

nemcsak szépen élni,
szépeket szemlélni,
hanem emberségért
szólni és küzdeni! —

Nem, nemcsak magunkért,
nemcsak az otthonért,
hanem a hazáért,
hanem a világért!

Rakovszky József

Emlékszel-e?

Emlékszel-e... a kis patak
öreg hídján egymást ölelve
mint bámultunk a végtelenbe?
A perc s az óra hogy szaladt.

Tavasz volt akkor, s jött a nyár.
A hídon mindig meg-megálltunk,
ha arra hajtott csókbatárunk.
De táltosunk azóta már

kifogva rég, s a kis patak
ezüstje titkos hallgatag,
vidám futása jégbe dermedt.

S megállok még a vén hídon,
hol álmodozva szólítom
a fagyba zárt örök szerelmet.

Ihász-Kovács Éva

Vonatos emlék

Minden vonat
azóta megy,
mióta APÁM indította;
— kerekek tereferélnek:
nékem a
legszebb kotta! —
S mikor a
legszebb állomásnál
megláttam a
jelzést:
— Fehérvár —
„csodáit" földnek
odaadta,
árpaszem zöldült:
fenn s alatta...
Nem tudhatta:
lezuhant az ég...
Égies vidék a
szívem
s benn sikolt a fék...

HORVÁTH LÁSZLÓ:

VÉGÁLLOMÁS

A sír előtt állok, és nézem a rokkant fejfát. A besüppedt sírdomb alig látszik. A korhadt kereszten már a név sem olvasható. A sír régi emlékeket idéz. Több, mint negyedszázad előttieket. Koszorú, virág csak véletlenül és fonnyadtan kerül erre a sírra: a temető gledícia kerítésén keresztüldobva. A sír a temetőkert árkában van... Nem lehetett a temetőbe temetni, mert öngyilkos volt.

*

A háború vége felé történt, amikor a MÁV igazgatóságtól rovancsoló bizottság érkezett a kis község állomására. A személyzet mindössze néhány vasutasból állt, akik váltogatták egymást. A sorompót kezelték, árusították a menetjegyeket, felvették a csomagokat, málháztak, szóval mindenesek voltak.

A bizottság kereken 1800 pengő hiányt talált.

*

— Nézze, Pintér! — Ötször — érti, ötször! — átvizsgáltunk mindent. Kizárt dolog, hogy tévedhetünk. Kizárt dolog, hogy ötször egymás után ugyanazt a hibát ketten is elkövessük. Különben is, a maguk havi forgalma olyan kicsi, hogy... Nos?

A főintéző és két társa várakozásteljesen nézett a gyér világítású lámpa előtt ülő, verejtékben fürdő emberre. Pintér István szeme előtt piros karikák táncoltak. Tudta, hogy egész jövője ennek a három embernek a kezében van. Zihálva lélegzett, nem tudta eldönteni, mit csináljon. Nem tudta, hol a pénz.

A számára elérhetetlenül mesés összeg nyomasztotta, szinte teljesen összeroppantotta. Félt. Az jutott eszébe, hogy legjobb lenne kiugrani a nyitott ajtón, és szaladni, futni, árkon-bokron, mezőn keresztül, el, minél messzebb, el az emberektől, el a szégyen elől...

A szavak nehezen formálódtak száraz nyelvén, cserepes szája szélén érthető mondatokká.

— Főintéző úr... én tudom, hogy honnan van a hiány, de nem tudom, hogy hol van... Nem mertem megmondani, mert félek, félek, hogy nem hisznek nekem, félek a szégyentől, de nem tudok mást mondani, akármi is történik velem... nem tudok mást mondani.

Lassan kezdett kitisztulni a feje. Igen, a legjobb mégis pontosan elmondani, mi történt, hátha ezek az okos emberek, ezek a tanult felettesei rájönnek, mi történt, mi történhetett.

— Tizenkét nappal ezelőtt kaptam az igényelt jegyeket. Rendeltem, meg is kaptam. Pontosan 1800 pengő értékben. Mivel vonatidő volt, nem értem rá azonnal kibontani, átvizsgálni, eltenni. Ide tettem a kassza tetejére. Úgy, ahogy érkezett, a lepecsételt borítékkal együtt. Aztán jött az esti nyolchuszonötös... kicsit, tetszik tudni, olykor nagyobb a forgalom. Jegyeket adtam ki, poggyászt vettem fel, pillanatnyi időm sem volt. Emlékszem kérem: a vonathoz is éppen csak ki tudtam futni. Ez sokszor van így. Aztán a vonat után leültem vacsorázni. Vacsora után kimentem, körülnéztem, szeretem tudni, rendben van-e minden. Aztán bejöttem, és gondoltam, elintézem a napi papírmunkát, a beírnivalókat, bevételezem a jegyeket. Hát kérem, keresem a jegyeket, a lepecsételt borítékot, sehol nincs, hűlt helye... Tűvé tettem érte mindent, szekrényben, asztalfiókban, mindenhova benéztem, kerestem, kutattam, nincs. Elveszett. Hát kérem, így történt...

Ezután hosszú hallgatás következett. Majd némi tanácskozás után a főintéző szólalt meg:

— Nézze, Pintér! Maga több, mint tíz éve van ezen az állomáson. Maga mindeddig kifogástalanul látta el a munkáját. Itt eddig minden a legnagyobb rendben volt. Magát tíz éve ismerem. Becsületesnek ismerem. Mindezekre és a négy kiskorú gyermekére tekintettel én most ezt a dolgot nem jelentem az igazgatóságnak, holott ezt kellene tennem.

Remegett a sápadt petróleumlámpa fénye. Pintér István izzadó arccal ült mögötte.

— A rovancsolás befejezését holnap este hat órára elhalasztom. Maga holnap este hat órakor leteszi elém a kapott menetjegyeket 1800 pengő értékben, és akkor nem történt semmi. Ha ez nem megy, akkor két dolgot kérek: 1800 pengőt készpénzben, és a lemondólevelét. Ebben az esetben az igazgatóság nem tesz bűnvádi feljelentést.

*

Másnap reggel Pintér István letette a szolgálatot. Élete utolsó szolgálatát. A délelőttje azzal telt el, hogy pénz után futkosott a rokonokhoz, ismerősökhöz. eredménytelenül.

Este hat óra előtt egy félórával megjelent az állomáson, és a bizottság elé leszámolt tizennyolc darab százpengőst, majd melléje tette a remegő kézzel írt fehér papírlapot: lemondólevelét.

Fél hétkor az állomástól 300 méterre a vonat elé vetette magát.

Csak a temetése után tudtuk meg, hogy a házát 2000 pengőért eladta.

*

Pár esztendővel ezelőtt tatarozták az állomás épületét. Kicserélték a bútorokat, kijavították a háborús sérüléseket.

Amikor a régi, falra szerelt, felfelé nyitható fedelű páncéldobozt leszerelték a falról, a doboz mögül — ahol a falnak egy kis bemélyedése volt a fedél könnyebb nyithatósága miatt — egy vaskos paksaméta, egy pecsétes boríték hullott ki. Penészes volt, pókhálós, poros. De a tartalma különleges. 1800 pengő értékű menetjegyet tartalmazott.

A család rég nem itt él már. Elköltöztek, szétszéledtek. Magam sem jártam a községben, több mint húsz éve. Most mégis úgy éreztem, valamit tennem kell. A vonatok a végállomáson pihennek. Az emberek is.

Egy év alatt sikerült elintéznem mindent. Tisztességes helyre temették, és síremléket állíttattam neki, Mert ő nekem az apám volt.

Pályaválasztási kiállítás Szombathelyen

A közelmúltban *pályaválasztási kiállítást* rendeztek Szombathelyen. Az igazgatóság, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség és a Vas megyei Pályaválasztási Intézet összefogásával a bemutató helyszínéül az oktatási főnökséget rendezték be, és ott hét tablón elhelyezett, 80 színes fényképpel mutatták be a forgalom, a vontatás, a pályaépítés, a szertári és a biztosítóberendezési szakszolgálat munkaköreit. Nem feledkeztek meg a szociális körülmények, létesítmények, valamint a tanulók életének a propagálásáról sem.

A bemutatót film- és diavetítésekkel tették érdekesebbé. A látogatók megismerhették a számítógépes forgalomirányítást és a szombathelyi vasúti csomópont különböző munkahelyeit.

A pályaválasztási kiállítást általános iskolások és számos felnőtt érdeklődő jelenlétében nyitotta meg *Szabó Zoltán* vasútigazgató-helyettes. A kiállítást Szombathely szinte valamennyi általános és középiskolájának tanulói, valamint több Vas megyei iskola diákjai is megtekintették.

Sz. J. I.

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Fejér megyei Hírlap

A brigád tagjai két vállalathoz tartoznak, lényegében csak a munkájuk köti össze őket. De ez a csak, szinte mindent jelent, így mondja a két brigádvezető: *Csáder Dezső*, a Volán 14-es számú vállalatának darabáru- és vasútfuvarozási üzemvezetője és *Réti Lajos*, a MÁV Székesfehérvári Körzeti Üzemfőnökségének kereskedelmi üzemfőnök-helyettese.

A fehérvári komplexbrigád birodalma a vasúti teherpályaudvar három sínpárja. Feladatuk az érkező vagonok kezelése, a rakodás és az áruk továbbítása.

— *A MÁV és a Volán kapcsolata már két évtizedes múltra tekint vissza* — mondja Schieder László, a Volán teherfuvarozási főüzemvezetője. — A MÁV—Volán komplexbrigádok lényegében a két közlekedési alágazat találkozási pontjában dolgoznak. Szorosan kapcsolódnak a vasútállomásokhoz, s természetesen egymáshoz, hiszen közös a feladat.

— Körülbelül hat éve valamiféle változás kezdődött a komplexbrigád munkájában — veszi át a szót Csáder Dezső. — Sikerült az ütemváltás, és ez aztán az eredményekben is megmutatkozott. Azóta szinte nincs olyan év, hogy a meghirdetett rakodási versenyben ne a legjobbak között végezzünk.

Ahogy a brigád tagjai mondták, a munkakapcsolatok mellett baráti szálak is egymáshoz kötik őket. Egy-egy közös kirándulás vagy szórakozás sem hiányozhat az éves programból. De ami meghatározó, az a munka. Tonnákat és darabszámokat említenek. A múlt évben 12 475 vagont kezeltek, több mint 400 ezer tonna tömeget mozgattak meg. És ami az országos átlag fölé emeli őket, az a rendkívüli alacsony késési százalék. Az összes vagonnak csak az 1,05 százalékát kezelték késve. Az idei évben a minőségi mutatókat is sikerült tovább javítaniuk.

Kelet-Magyarország

Nagy Gusztáv a MÁV záhonyi üzem igazgatóságának gondnoka. Élete színes, mint első szakmája, a dekoratőr mesterség. Még el sem ült az ellenforradalom szele, amikor 1957. január elsején belépett a pártba. Azt követően sokféle közéleti munkát végzett, tíz évig tanácstag is volt a „vasutasvárosban". 1970-től aztán legtöbb szabadidejét a munkásőrségnek szentelli. Több magas kitüntetéssel ismerték el közhasznú munkáját.

Nagy Gusztávnak négy fia van — *mind vasutas és közülük három tagja a munkásőrségnek.*

János, a legidősebb fiú gépkezelő a vasútnál. István a gépesített rakodási főnökségen dolgozik, Kálmán a szertárfőnökségen raktárkezelő és Zoltán, a legkisebb jelenleg katona, de rá is számít a munkásőrség, ha leszerel.

Szőgyényi Sándor tűzvédelmi vezető, a záhonyi munkásőr század parancsnoka azt mondja:

— *Ha Zoli is beáll a sorba, ezekkel a fiúkkal hegyet lehet majd mozgatni...*

Napló

Az idei vasutasnapon vezérigazgatói dicséretet kapott *Lázár József*, a veszprémi körzeti üzemfőnökség vonatvezetője. Nem „mai gyerek" már, 1955-ben került a vasúthoz. Négy évig pályamunkás volt, de csaknem minden munkaterületet megismert. Erről a következőket mondja:

— *Rám mindig a legnehezebb munkáknál volt szükség.* Most is olyan területen dolgozom, ahol pillanatonként le kell szállni, össze kell kapcsolni a vagonokat. Persze, a vasútnál csaknem mindenkire állandóan leselkedik a baleset.

Hosszú pályafutása alatt szerencsére csak egyetlen baleset érte. *Igaz csaknem ráment az élete.* Fél évig volt betegállományban azután, hogy egy vagonból kénsav fröccsent rá.

— A vonatvezető szerepkörre sem olyan már, mint régen. Amíg többen voltunk egy szerelvényre, a vonatvezető töltötte be a „parancsnok" szerepét. Ma az utasok jegyvizsgálóként találkoznak velem. Én tényleg átéltem a feladatok változásának folyamatát. Huszonegy éve vagyok vonatvezető. *Nálunk nincs ünnep, vasárnap.* A vonatoknak mindig menni kell. Azért én sem panaszkodom, mert még arra is van időm, hogy munkásőr legyek. Legfeljebb a sok távollét miatt a családom panaszkodik.

Észak-Magyarország

Egy 1981-es felmérés szerint a MÁV targoncaállomány akkor meghaladta az ezret. Miután 1980 végén megszüntették a bodrogközi kisvasutat, az illetékesek úgy határoztak, hogy a volt hűtőház és a javítóműhely helyén, elsősorban az eddig ott dolgozó munkásokkal létrehozzák a MÁV központi targoncajavító bázisát, a miskolci járműjavító üzem egyik üzemegységeként. A létszám ma már megközelíti a nyolcvanat, nagyobb hányaduk harminc éven aluli szakmunkás. Ez elsősorban annak köszönhető — tájékoztatott *Bodó István* üzemegységvezető — hogy kezdettől nagy gondot fordítanak az iparitanuló-képzésre. Évente tizenöt fiatal kezdi meg tanulmányait, a tanműhelyben a három évfolyamon 45 munkástanuló gyakorlati képzése folyik. Tanulmányaik befejeztével az ifjú szakmunkások 80 százaléka itt vállal munkát. Ez azért is fontos, mivel a villamos, a motoros szállító és emelő targoncák javításához nem képeznek külön szakmunkásokat, így a speciális berendezések javítását, kezelését csak itt sajátíthatják el a fiatalok.

Két évvel ezelőtt, 1981-ben 102 targonca nagyjavítását végezte el az üzemegység alig több mint harminc dolgozója, 11 millió forint értékben. Tavaly 146 nagyjavításért 16,5 millió forint termelési értéket értek el ötvenheten. Az idén a 79-es létszámmal 18 millió forint termelési értékre vállalkoztak. *Szeptember végéig 130 nagyjavítást fejeztek be*, nemcsak a MÁV, hanem más vállalatok megrendelésére is.

Zalai Hírlap

A Nagykanizsai Állami Gazdaságban a gazdag alma- és körteszüret óta folyik a serény munka a termelés feldolgozására.

Működik a saját üzemük is, futószalag hordja a gyengébb minőségű gyümölcsöt a mosó-, főző-, töltőgépekre. *Vasúti vontatásra már nem alkalmas 411-es típusú mozdony pöfékel a hűtőházi iparvágányon*, a feldolgozóüzem szomszédságában. Óránként 350 forintért bérlik a kanizsai fűtőháztól, immár második éve; több milliós beruházást helyettesít a gőzmozdony.

— Igen jó a kapcsolatunk a vasúttal. Ezt nemcsak a kazánházat pótló mozdony bérbeadása jelzi, hanem az is, hogy általában kielégítik vagonigényeinket. Igaz, mi szombaton és vasárnap is fogadunk kocsikat, azaz akkor dolgozunk, amikor kell — mondja *Boksay Endre*, a gazdaság illetékes szakembere.

Nógrád

A megyeszékhely tíz vasutas szocialista brigádja nevezett be a *Munka és művelődés* elnevezésű munkásművelődési akcióba tavasszal. Jó eredményeket értek el a mozgalom részfeladataiban, ami annak is köszönhető, hogy a vasutas művelődési ház a pártvezetőséggel közösen különelőadásokat, konzultációkat szervezett a benevezett brigádoknak a mozgalom témáiból. A közelmúltban rendezték meg a munkahelyi döntőt, amelyen a MÁV—Volán komplexbrigád bizonyult a legjobbnak, jutalmuk a könyvcsomag mellett, hogy ők képviselhetik a vasutasokat a megyei döntőn.

Turbó

A Ganz Villamossági Művek dolgozóinak lapjában olvastuk: „Sokan megálltak nézelődni a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola Bécsi úti C épületének közelében, az egyik mellékutcában. Egy hatalmas vontatóra sok kerekű jármű volt kapcsolva, *amelyen lekötött áramszedőkkel egy Kandó-mozdony volt látható.* Oldalán nagy betűkkel írt felirat adta hírül: az Országos Villamos Távvezeték Vállalat szocialista brigádjai varázsolták újjá az ipartörténeti jelentőségű vasúti villamos járművet, mely a végleges elhelyezését követően látható lesz nemcsak a főiskola hallgatói, hanem a járókelők számára is. A környezetet már előzőleg rendezték, síneket helyeztek el, s csak a kedvezőbb forgalmi helyzetre várták a szállítók. Eközben igen sokan nézték meg közvetlen közelről a mozdonyt, melynek létrehozói nagymértékben hozzájárultak gyárunk hírnevének növeléséhez."

Somogyi Néplap

A *„Dideregtem a vonaton"* című glosszából idézünk, amely B. Zs. szignóval jelent meg:

„Budapestre utaztam — vonattal. Első osztályra kértem a jegyet, nem dohányzó fülkébe. Mikor azonban megláttam, hogy a fülkében útitársam nagykabátban, sapkáját fülére húzva ül, balsejtelem fogott el. Nem hiába: *a fülke olyan hideg volt, mint a jégverem.* Körülbelül húsz perc múlva jött a kalauz, s közölte, hogy a többi kocsiban meleg van. A helyekért folyó elkeseredett harcban másodosztályú fülke jutott nekem — első osztályú áron. *De ott legalább meleg volt.* Két nap múlva utaztam haza. Rossz emlékeim miatt második osztályra vettem jegyet. Miközben helyem felé sündörögtem, bekukkantottam néhány fülkébe: *legnagyobb riadalmamra mindenki kabátban, sapkában ült.* Hideg volt, elfoglaltam a helyem, és dideregtem. Egyik útitársam nagyot sóhajtva megszólalt:

— *Bezzeg az első osztályon meleg van!"*

Vas Népe

Kovács Éva úttörő-csapatvezető *„Nekünk megállt a vonat"* című írása jelent meg a megyei napilapban. Íme a levél:

„Már régóta terveztük, hogy iskolánk úttörőcsapatát a Sághegyre visszük kirándulni. Tudtuk, hogy tervünk csak akkor sikerül, ha a szombathelyi MÁV Igazgatóság ehhez megteremti a feltételeket.

Levelet írtunk az igazgatóságnak, segítsenek nekünk az utazásban, az időpontot is megjelöltük. Kedvező válaszlevelük birtokában indultunk útnak, 250 tanulóval.

Ezen az útvonalon mindig csak rövid szerelvénnyel közlekedik a vonat, az igazgatóság ezen a napon dupla szerelvényt indított. Türje állomáson máskor nem áll meg a vonat, de esetünkben eltekintettek a menetrendtől, és odavissza megállították a szerelvényt. Celldömölkről jövet, Bobán át kellett volna szállnunk, ez bizony nem ment volna simán a sok gyerekkel. Lehetővé tették, hogy Celldömölktől átszállás nélkül utazhattunk hazáig.

Köszönjük az igazgatóság vezetőinek, megértő segítségüket, valóban kellemessé és könnyűvé tették az utazást a gyerekeinknek."

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

Felmérőlap a mozdonyon

A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének vezetése novemberben és decemberben felmérést végzett a vonatok továbbításához felhasznált energiára, illetve a gazdaságos utazási módszerek alkalmazására vonatkozóan. Erre a két hónapra a szocialista brigádban dolgozó mozdonyvezetők szolgálatuk alkalmával egy-egy felmérőlapot kaptak. Ezen szerepelnek a vonattovábbítás adatai: mozdonyszám, vonatszám, elegysúly, kilométer, a rendkívüli megállások, illetve sebességcsökkentések és az illető vonatnál felhasznált energiafogyasztás. A leadott felmérőlapokat értékelték a dekádok végén. Cél: *az energiatakarékosság elősegítése.*

Sepsi Gyula

FÓRUM A CSOMÓPONTON

November 30-án taggyűlést tartott a celldömölki önálló nyugdíjascsoport, amelyen *Tóth Sándor* elnök számolt be az idei munkáról, eredményekről. A taggyűlés után *fórumot rendeztek*, és ott a vasutasszakszervezet, valamint a MÁV Nyugdíj Hivatal képviselői válaszoltak a kérdésekre.

„OBSITOS" LETT A BRIGÁDVEZETŐ

Harmincöt évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult *Kelemen László*, Vámosgyörk állomás létszámába tartozó vonatvezető, a Hámán Kató szocialista brigád vezetője. Tiszteletére november 26-án, az állomás nagyoktató termében ünnepélyes búcsúztatót rendeztek. Az állomás vezetőin kívül megjelentek a *füzesabonyi körzeti üzemfőnökség* gazdasági és társadalmi vezetői is. Átadták részére a szakszervezeti bizottság ajándékát, majd vacsorán látták vendégül.

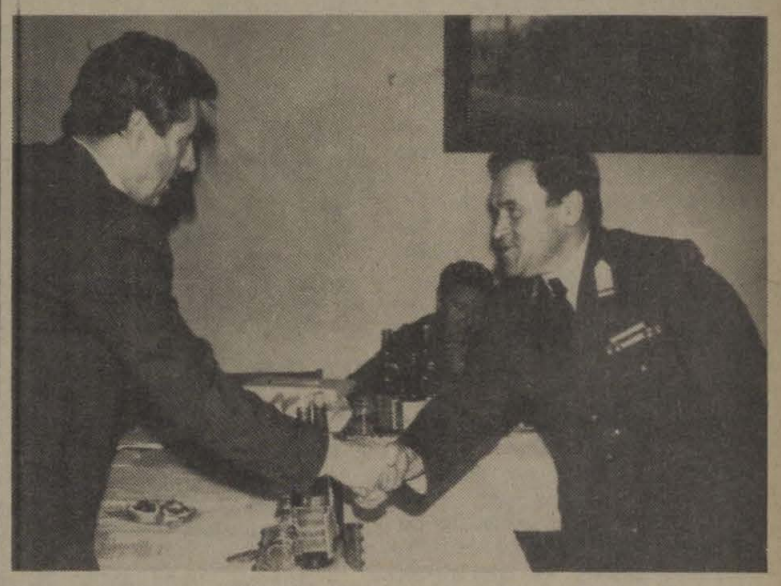
Az ünnepségen részt vett a *balassagyarmati* II. Rákóczi Ferenc forgalmi utazó szocialista brigádjának hét tagja is. A két brigád között több éve szoros kapcsolat van.

A sajtó ünnepén

December 7-én, a magyar sajtó napján került sor szakszervezetünk székházában lapunk tudósítóinak, külső munkatársainak, terjesztőinek köszöntésére és jutalmazására.

A részvevőket *Visi Ferenc* felelős szerkesztő köszöntötte, s méltatta a sajtó ünnepét, a kommunista sajtó szerepét, végezetül elismeréssel szólt a tudósítók és lapterjesztők munkájáról. Ezután *Koszorús Ferenc* főtitkár pénz- és tárgyjutalmakat adott á, majd a vasút, illetve szakszervezetünk munkájáról adott tájékoztatást.

A lap tudósítóinak, külső munkatársainak egy csoportja



Koszorús Ferenc főtitkár átadja a jutalmat Tóth Tibor kiskunhalasi tudósítónknak
(Laczkó Ildikó felvételei)

Hatékonyabban támogatják a rászoruló vasutasözvegyeket

A Keleti pályaudvar nyugdíjas csoportja, amelyhez 1800 nyugdíjas tartozik, november 21-én a budapesti igazgatóság kultúrtermében tartotta taggyűlését. A gyűlésen 270-en vettek részt.

Pere János, a csoport elnöke ismertette az elmúlt félévben végzett munkát és meghatározta a legfontosabb teendőket, többek között az egyedül élő nyugdíjas özvegyek eddiginél hatékonyabb támogatását. *Az idén karácsonyra már szeretetcsomagot adnak az arra rászoruló beteg özvegyeknek.* Az elnök felhívta a tagok figyelmét arra is, hogy a jövőben többen vállaljanak társadalmi tevékenységet a csoportban, és aktívabban segítsék a bizalmiak munkáját. Ezáltal az eddiginél hatékonyabb lehet a nyugdíjas vasutasok érdekvédelme, az alacsony nyugdíjjal rendelkezők támogatása.

Eljön a Télapó

Ezzel a címmel és tartalommal rendezett ünnepséget december 3-án a körzet vasutasgyermekeinek a Nyugati KÜF szakszervezeti bizottsága és a csomópont KISZ-szervezete. A kultúrtermet zsúfolásig megtöltötték a legifjabb nemzedék képviselői. Az *Állami Bábszínház* fiatal művészei által produkált vidám, zenés műsor nagy sikert aratott. No, és természetesen megtapsolta a hálás közönség a Télapót is, aki mókás mondókákkal fűszerezve osztogatta a nagy gonddal összeállított ajándékcsomagokat a fénylő szemű apróságoknak.

(Magyarné)

MEGTETTE A TŐLE TELHETŐT

— *Nem gondoltam volna...*

Fályolos hangon ismételgette ezeket a szavakat *Almádi László*, a miskolci pályafenntartási főnökség főpályamestere azon a novemberi délutánon, amikor volt munkatársai, barátai, beosztottai és felettesei köszöntötték nyugdíjba vonulása alkalmából. Több mint 40 éven át példamutatóan teljesített szolgálata fejeződött be ezen a napon.

Nyugtalan, háborús fenyegetéstől vészterhes időszakban — 17 évesen — kezdte vasúti pályafutását 1940 tavaszán, s nem gondolta volna, hogy ilyen messzire vezet majd az út, amit vasutas édesapja nyomdokain haladva megtesz. Először ő is pályamunkás volt, mint akkor oly sokan a kezdők közül, de a folytonos önképzés révén 1943-ban már pályamester volt. Aztán hatévi gyakorlattal a háta mögött került *Sajószentpéterre*, ahonnan végül is megbecsült, szakmailag és politikailag elismert főpályamesterként most nyugdíjba vonult. Számára az jelentette a legnagyobb elismerést, amikor elöljárói kérték:

— *Maradjon még, számítanak munkájára a továbbiakban is, ám ha mégis elmegy, bármikor visszajöhet...*

Naponta bizonyított helytállásával érdemelte ki a tiszteletet és szeretetet egy olyan szakasz élén, ahol több mint 100 vágánykilométer, 170 csoport kitérő, 8 állomás tartozott felügyelete alá az északmagyarországi ipari üzemek fő szállítási útvonalán. Olyan vágányokra ügyelt, amelyek állapota avult, korosodott az eltelt évtizedek alatt, de jól végzett munkáját közben hatszor jutalmazták *kiváló dolgozó* kitüntetéssel, más alkalommal *miniszteri dicséretben* részesítették, sőt az *érdemes vasutas* címet, illetve a *Kiváló Munkáért* kitüntetést is megkapta az évek folyamán.

A felszabadulás óta tagja a pártnak, s hogy az „élcsapatban" sem válogatott a feladatok között, azt az MSZMP KB *dicsérő oklevele* is tanusítja. Tizenkét éven keresztül tevékenykedett a csomóponti pártbizottság tagjaként, részt vett a dunai és a tiszai nagy árvizek mentési munkálataiban. Családi élete is példás, s mindkét lányát a társadalom iránti elkötelezettség vállalására nevelte.

Beszélgetésünk során ezt mondta:

— *Soha nem tűztem magam elé elérhetetlen célokat, de mindig megtaláltam az örömet abban a munkában, amit el kellett végeznem.* Szívesen törődtem foglalkoztam az emberekkel, s azon voltam, hogy megismerjem gondjaikat, örömeiket, formáljam jellemüket. Igyekeztem minden körülmények között ilyen munkahelyi vezetőnek maradni. *Úgy érzem, megtettem minden tőlem telhetőt a vasútért is. Ezért mondhatom, hogy elégedett vagyok...*

S ezért mondták neki a búcsúzónál tiszta szívvel mindannyian, akik ismerték:

— *Jó pihenést erőben, egészségben Laci bácsi!*

Rajszi Zsolt

Az információban kérdezték

Az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben a tagság jelzései alapján a szakszervezeti bizottságok több olyan közérdekű kérdést vetettek fel az információs jelentésekben, amelyekre a felsőbb szakszervezeti szervektől, illetve gazdasági vezetőktől kérnek választ. Ezek közül most négy kérdésre válaszolunk.

— Az új F-2-es utasítás életbelépésével egy időben csökkent-e az állomásbejárási idő díjazása?

— A MÁV-nál bekövetkezett műszaki-technikai fejlődés a foglalkoztatás területén is hatékonyságnövekedést eredményezett. Így az állomásbejárással kapcsolatos teendőknél is vizsgálják, hogy szükség van-e rá? Ha igen, milyen mértékben? A vizsgálat célja azonban nem a díjazás megszüntetése volt. Ezt bizonyítja az is, hogy a kollektív szerződés idevonatkozó 59/A §-a jelenleg is hatályos.

Az új *F—2-es számú Forgalmi Utasításban* az állomási személyzet szolgálatba jelentkezésére vonatkozó előírásokat már ennek megfelelően szabályozták. Figyelembe vették, hogy a helyi viszonyoktól és munkaköröktől függően a szolgálatátvétel előtt *legalább 5-10 perccel korábban kell szolgálatra jelentkezni.* Ahol tehát ez a rövid idő is elegendő az állomásbejárásra — s ez nem díjazási, hanem forgalombiztonsági kérdés! — ott szükségtelen több idő meghatározása, mert csak az amúgy is jelentős improduktív időket növelné. Ez a dolgozó és a vasút szempontjából nem kívánatos.

— Mennyi szabadság illeti meg a magasabb politikai tanfolyamokon, kádertovábbképzőkön a tanulókat?

— A továbbtanulók kedvezményeit a 6/1981./XII. 29 ÁBNH sz. rendelet szabályozza. Ez a rendelkezés azonban nem szabályozza a nem állami továbbképzésben résztvevő dolgozók kedvezményeit. A Politikai Főiskolán, a marxizmus-leninizmus esti egyetemek általános és szakosított tagozatain továbbtanulók kedvezményeit a 6001/1982. (Mü. K. 3.) ÁBMH, sz. elvi állásfoglalása szabályozza. Eszerint:

1. A marxizmus-leninizmus esti egyetemek általános tagozatán továbbtanulók szabadsága *tanévenként 15 munkanap.*

2. A szakosított tagozatokon, illetve a Politikai Főiskolán továbbtanulók szabadsága *tanévenként 18 munkanap.*

3. A marxizmus-leninizmus esti egyetemek általános, illetve szakosított tagozatán, vagy az egy-, illetve kétéves továbbképző tanfolyamán résztvevő, egyetemi, főiskolai végzettségű továbbtanulót — beleértve az MLEE általános tagozata után szakosítóra járó dolgozót is — *tanévenként 10 munkanap* tanulmányi szabadság illeti meg.

— Hogyan változtak a mozdonyvezetők vonalismeretére vonatkozó előírások?

— A vonalismeret megszerzésének új szabályozása az alábbiakat tartalmazza:

— A vonalismeret pilótával is megszerezhető;

— a Dunántúlról Tiszántúlra továbbított vonatok esetében *Rákospalota—Újpest, Pécel, Vecsés, Budapest—Soroksári út,* a Tiszántúlról Dunántúlra továbbított vonatoknál pedig *Budapest—Soroksári út, Budaörs, Budafok-Albertfalva* és *Ercsi* állomásokig kell a vonalismeretnek terjednie;

— a vonali szolgálatot teljesítő valamennyi mozdonyvezetőnek a vontatási nem és típusismeret függvényében a vontatási telep trakciós határain belül és a személyzetfordulóban kijelölt viszonylatokban vonalismerettel kell rendelkeznie;

— hálózati szemponból kerülő útirányok is meghatározásra kerültek.

Az új szabályozás *1983. október 1-én lépett életbe,* amellyel a budapesti átemelésben résztvevő helyi vonalismerettel rendelkező, úgynevezett pilótaszolgálatot ellátó mozdonyvezetők igénybevétele csökkenni fog.

— Milyen esetben és hányszor térhet el a helyi gazdasági vezető a havi egyszeri kötelező szombat-vasárnapi pihenőidő kiadását szabályozó kollektív szerződési előírásoktól?

— Egy évben legfeljebb egyszer váratlanul előfordulhat, hogy a forduló vagy utazószolgálatos dolgozót a havi egyszeri kötelező szombat-vasárnapi pihenőnapján munkába rendelik. A mukáltató a pihenőnap helyett kivételesen másik napot köteles adni megváltásként, amely nem egy másik pihenőnapra esik. Ha ez több ízben előfordul, akkor a jogszabály és a kollektív szerződés rendelkezéseit kijátszónak kell tekinteni, amely sérti az érintett dolgozó jogos érdekeit és ellentétes az említett munkaügyi szabályok társadalmi rendeltetésével. Az ilyen intézkedés ellen pedig a helyi szb vétót emelhet, sőt, szabálysértési eljárást is kezdeményezhet.

Így dolgoztak ők

POGÁCSA A ZSEBBEN

A ferencvárosi csomópont új üzemi konyhájának étterme csendes vigalom színhelye volt az elmúlt napokban. A forgalmi szakszolgálat dolgozói hármas nyugdíjas búcsúztatót tartottak, amelynek ünnepeltje *Debrei György* váltókezelő, *Szekeres János* kocsimester és *Tősér Sándor* tolatásvezető volt.

Az elköszönőket *Márton Mihály* térfelvigyázó, a régi kolléga üdvözölte, és méltatta érdemeiket. Ezután *Dömötör László* emlékezett a most nyugdíjba vonulókkal együtt töltött munkásévekre. Hangsúlyozta többek között, hogy olyan vasutasok voltak ők, akik nagy űrt hagynak maguk után. Megszámlálni is nehéz lenne, hogy szívós, szinte emberfeletti munkával hányszor, de hányszor mentették meg a csomópont becsületét.

Különösen az utóbbi kritikus években, amikor a létszám 1970-hez viszonyítva már csaknem egyharmadára csökkent. Ebből is következett, hogy ezek az emberek legtöbbször pogácsán éltek a vágányok között. De nem azért, mert nem tellett másra, hanem ezzel az étekkel zsebből, menetközben is lehetett táplálkozni. Nem egyszer megtörtént, hogy *Szekeres János* és *Tősér Sándor* egy szolgálatban közel 30 kilométert gyalogolt. Egyszer ki is próbálták egy lépésmérővel, amely a műszak végére 28 kilométert mutatott. Debrei Györgynek inkább a karja mozgott többet: volt olyan szolgálata, amikor háromezerszer állított váltót.

Végezetül az állomásfőnök pénz- és tárgyjutalmat, valamint emléklapot nyújtott át a három elköszönő kollégának.

S. R.

Átadás előtt Dombóváron a dízeljavító csarnok

A dombóvári körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél *a befejezéséhez közeledik a dízeljavító nagycsarnok építése.* A munkálatokat a Tolna megyei Állami Építőipari Vállalat 1980-ban kezdte meg és előreláthatóan az év végén átadják rendeltetésének a csarnokot.

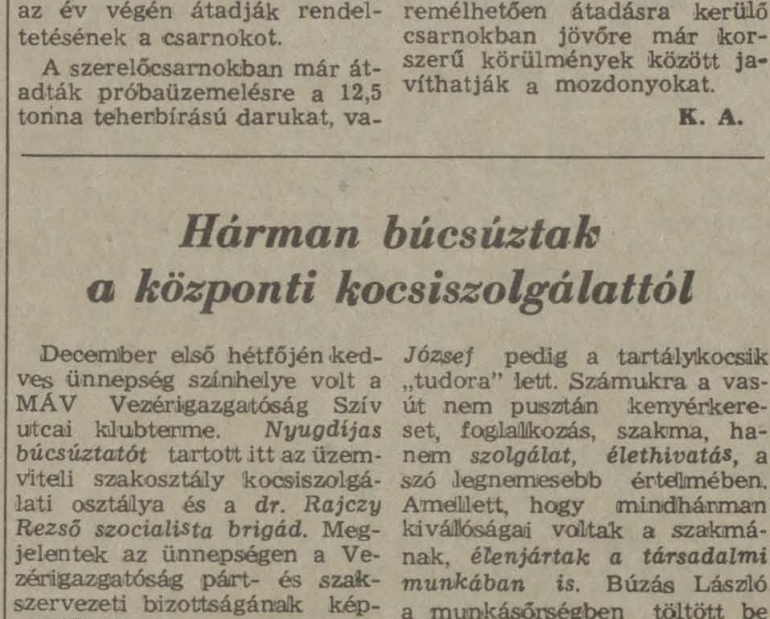
A szerelőcsarnokban már átadták próbaüzemelésre a 12,5 tonna teherbírású darukat, valamint az alkatrészsüllyesztő berendezést. A kivitelezők nagy erőkkel dolgoznak a kétszintes csarnokban, építik a csatlakozó vágányhálózatot, fektetik a toronyvilágítás és a különféle létesítmények csatlakozó kábeleit. Az év végén remélhetően átadásra kerülő csarnokban jövőre már korszerű körülmények között javíthatják a mozdonyokat.

K. A.

Hárman búcsúztak a központi kocsiszolgálattól

December első hétfőjén kedves ünnepség színhelye volt a MÁV Vezérigazgatóság Szív utcai klubterme. *Nyugdíjas búcsúztatót* tartott itt az üzemviteli szakosztály kocsiszolgálati osztálya és a *dr. Rajczy Rezső szocialista brigád.* Megjelentek az ünnepségen a Vezérigazgatóság párt- és szakszervezeti bizottságának képviselői is.

A központi kocsiszolgálat három dolgozója búcsúzott a vasúttól ezen a napon. Érdemeiket *Pálfi István* osztályvezető-helyettes méltatta. Mindhárman az ötvenes évek derekán kerültek az akkori forgalmi szakosztály kocsiintézőségébe. *Mesterházi Ferenc,* a nemzetközi kocsiszolgálat, *Búzás László* az elvi ügyek, *Deli József* pedig a tartálykocsik „tudora" lett. Számukra a vasút nem pusztán kenyérkereset, foglalkozás, szakma, hanem *szolgálat, élethivatás,* a szó legnemesebb értelmében. Amellett, hogy mindhárman kiválóságai voltak a szakmának, *élenjártak a társadalmi munkában is.* Búzás László a munkásőrségben töltött be parancsnoki posztot, Deli József a 8. B. osztály szakszervezeti bizalmijaként ment nyugdíjba, és Mesterházi Ferenc sem csupán szakmai munkájáért viseli az árvízvédelmi és honvédelmi emlékérmet. Mindhármuk tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el pályafutásuk évtizedeiben.



— Gyerekek a Nemzeti Színházért. A Szegedi MÁV Nevelőotthon ifjúsági önkormányzata vezetőinek felhívására november 12-én és december 10-én 100-100 növendék a helyi konzervgyárban vállalt munkát és keresetüket a Nemzeti Színház építésére ajánlották fel.

TOKAJ EXPRESS

A világ legrangosabb vívóversenye

Egy csapásra ismert versenyző lett *Franz Hoch* nyugatnémet párbajtőrvívó. A huszonhat éves sportoló megnyerte a XIV. Tokaj Express vívóviadalt, megelőzve nála esélyesebb versenyzők — olimpiai, világ- és Európa-bajnokok — egész sorát.

— *A legkedvesebb városom mától Budapest* — örvendezett Hoch a döntő utolsó csörtéje után, azt követően, hogy bevitte a tizenegyedik találatot honfitársának, a trófea tavalyi védőjének, a világbajnokság idei győztesének, Borrmannak.

Hoch öröme érthető: *a világ legnagyobb, legjelentősebb vívóversenyén állhatott föl a dobogó tetejére.* A jelzőkben — legnagyobb, legjelentősebb — nincs semmi túlzás, a tizennegyedik alkalommal kiírt Tokaj Express valóban a földgolyó legjelentősebb vívóeseményévé nőtte ki magát. Ebben a sportágban eddig még soha nem fordult elő, hogy egy viadalon huszonhárom ország csaknem háromszáz (292) versenyzője lépjen pástra. Ilyen mammuteseményt még sohasem rendeztek. Ami pedig a mezőny színvonalát illeti, ugyancsak jogosak az emelkedett jelzők, hiszen a fegyvernem színe-java eljött Budapestre, hogy megküzdjön a trófeáért.

— Hogyan lehet egy versenyt ilyen, viszonylag rövid idő alatt — *tizennégy esztendeje rendezték meg az első Tokaj Expresst!* — A szerk.) ilyen jelentős eseménnyé fejleszteni? — kérdezték az újságírók *dr. Nedeczky Lászlótól,* a viadal életrehívójától, a versenyt megelőző sajtótájékoztatón.

Nedeczky dr. készségesen beavatta „trükkjeibe" a fogadás részvevőit. Mindenekelőtt beszélt a patronáló szervek — elsősorban a MÁV, a vasutasszakszervezet és a Tokajhegyaljai Állami Gazdasági Borkombinát — segítségéről, amely nélkül egyszerűen létre sem jöhetett volna a BVSC és a Magyar Vívó Szövetség nagy versenye. Szólt azokról az anyagi áldozatokról, amelyeket kiváltképp a kezdeti időszakban kellett vállalniuk — ilyen volt például az ismert vívók utazási költségeinek megtérítése (hiszen az ő jelenlétük nélkül aligha vált volna mások számára is vonzerővé a Tokaj Express). A „nagy húzás" csak ezután következhetett: dr. Nedeczky László és a BVSC azzal a kéréssel állt a Nemzetközi Vívó Szövetség (FIE) vezérkara elé, hogy a testület vegye föl az eseményt a Világ Kupaversenyek sorába. Tulajdonképpen nem is jelentett meglepetést az igenlő válasz, hiszen — az előlegezett áldozatok révén — ekkor már valóságos világbajnoki mezőny látogatta a vasutasok vívóviadalát. Ettől kezdve aztán már nem volt szükség a mezőny toborozására, *s mint az idei példa is mutatja, a párbajtőrvilág szinte „tör magát" hogy jelen lehessen a budapesti nagy vívógálán . . .*

Az NDK-s Proske és Bormann csatája

(Koppány György felvétele)

Ez persze csak néhány „trükk" a sok közül. Nedeczky dr. mindig talál valami újat, valami merészet, hogy tovább növelje az esemény rangját, vonzerejét. Az idei újdonságot például a döntőt megelőző színész—újságíró vívótalálkozó jelentette, amely — ha színvonalban nem is vetélkedhetett a Tokaj csatáival — jó kezdeményezésnek bizonyult, közelebb vitte a sportágat a közönséghez.

Nem véletlenül időztünk ennyit a versenyrendezés körül, ugyanis ennek az írásnak — akárcsak magának a Tokaj Expressnek is — az a célja, hogy kedvet csiholjon, ötleteket adjon azoknak, akik a maguk területén, a maguk sportágában szeretnének valami hasznosat, valami jót tenni. És akik a sportág népszerűsítéséért az áldozatoktól sem riadnak vissza.

Az öt évre kiírt *Nagy Árpád*-vándordíj átadására is sor került. Az olimpián, illetve a világbajnokságokon legtöbb pontot szerzett BVSC-vívó évenként veheti át az ezüstserleget. Ebben az esztendőben *dr. Papp Jenő* világbajnok nyerte a vándordíjat, de az öt év eredményei alapján véglegesen *Maros Magda* birtokába került az értékes serleg.

A *dr. Csanádi György* örökös ifjúsági vándordíj ez évi védője *Bakos Károly* országos ifjúsági kardbajnok. A tiszteletdíjat *özv. dr. Csanádi Györgyné* adta át a fiatal versenyzőnek.

P. Gy.

Pullai Árpád közlekedési miniszter adta át a díjat az első helyezett Franz Hochnak

(Laczkó Ildikó felvétele)

ÚTKÖZBEN

Villáminterjú a kazánkocsi fűtőjével

December a tél előszobája. A hajnali köd ellenére tempósan robog a személyvonat. A dél-balatoni állomásokon — látom — néhány fázós utas felkászálódik a szerelvényre. A legtöbben a fővárosba utaznak, s addig bizony jólesik a fűtött kocsikban szundikálni vagy olvasgatni.

Hát igen, fűtött kocsik . . . Az imént még harmadmagammal ültem a nemdohányzó kocsiszakaszban, de Székesfehérvárig csaknem „telt ház" lett. Az utasok szídták a komisz őszt, a hideget, a ködöt, és fájó nosztalgiával emlegették a nyarat, amely oly sok szép élménnyel veszett bele az örök múlás mindent elnyelő tengerébe.

— Csakugyan, bosszantó, hogy csak így egyszeriben, még jóval a tél előtt beköszönt a hideg! — meditált valaki félhangosan.

Az ötven év körüli férfire rákontrázott a szomszédja:

— Kedves uram, önt nem veszi körül e pillanatban semmiféle hideg! Észrevehetné, hogy fűtenek a vonaton. Állítom, hogy odahaza még a hálószobájában sincs ilyen kellemes meleg . . .

— *Hála a MÁV gondoskodásának!* — volt a rövid válasz.

Hasonló témáról folyt még a diskurzus, miközben a vonat befutott Fehérvárra. Amikor a hosszú kocsisor csikorogva megállott, az előbbi beszélgetés hatására kiléptem a szabadba, és siettem előre a kazánkocsi felé. Látni akartam azt az embert, akinek közvetlenül köszönhető az egész szerelvény kellemes melege.

Fel is kapaszkodtam a Landler járműjavító által felújított fűtőkazánkocsira, s kérdezgetni kezdtem munkája közben *Tóth Imrét,* a szénporos ábrázatú fűtőt.

— Mióta csinálja?

— *Nyolcadik esztendeje már . . .*

— Hány éves?

— Negyvenkettő múltam.

— Tudja, hogy ismeretlenül is áldják az utasok?

— Lehet . . .

— Ez a szakmája?

— *Fenét! Villanyszerelő volnék, de itt több a kereset.* Családi házat építek Karácsondon, és nagyon kell a pénz. Ezért vállaltam az utazó szolgálatot.

— Nem könnyű ez a foglalkozás.

— Hát nem, az igaz! Az otthonról hozott ennivalót többnyire itt kapom be, kuncorogva a kazán előtt.

— Voltaképpen hány órát dolgozik naponta?

— *Minimum tizenkettőt, de van, amikor tizenötöt.*

Gyorsan búcsúzom, s amikor újra ott ülök a jó meleg kocsiban, hálásan gondolok a szénporos arcú fűtőre, akit ismeretlenül is áldanak a fázós utasok.

Rakovszky József

Tömegsport

A szegedi területi szakszervezeti bizottság irányításával az idén is megrendezték a területi olimpiai napokat, *amelyeken közel 850-en vettek részt.* A tömegsportbajnokságot négy sportágban — kispályás labdarúgás, asztalitenisz, teke és sakk versenyszámban — rendezték meg. A terület legjobb csapata, illetve legjobb egyéni versenyzője címért folyó versengés nem titkolt célja az volt, hogy minél többen bekapcsolódjanak a tömegsportba, népszerűsítsék azt, s ápolják az egyes szolgálati helyek közötti sportbarátságot. A selejtező mérkőzésekről végül is a legjobbak kerültek be a területi döntőkbe.

Eredmények. Kispályás labdarúgás. 1. Szentes KÜF. 2. Vésztő KÜF. 3. Békéscsaba KÜF. Asztalitenisz, csapat: 1 Békéscsaba KÜF, 2. Kiskunfélegyháza áll., 3. Szentes KÜF. Egyéni: 1. *Onódi Ágoston* (Kiskunfélegyháza áll.), 2. *Frankl László* (Szegedi Gépjavító Üzem), 3. *Szalai Béla* (Békéscsaba KÜF). Teke, csapat: 1. Szeged vontatás, 2. Kecskemét állomás, 3. TBÉF 22. üzem. Egyéni: 1. *Czauber Mihály* (Szeged—Rókus Gépállomás), 2. *Zvara Mihály* (Kecskemét állomás), 3. *Tóth Tibor* (Szeged—Rókus Gépállomás). Sakk, csapat: 1. Szeged Csomópont, 2. Kiskunhalas KÜF, 3. Szentes KÜF. Egyéni: 1. *Árva Pál* (Igazgatóság), 2. *Seres László* (Számítástechnikai Üzem), 3. *Kovács Lajos* (Szentes KÜF).

A terület legjobbjai kerültek tovább az országos bajnokságba.

G. J.

A legjobbak nélkül a KEK-döntőig

A BVSC igazi kupacsapat

Tulajdonképpen tíz teljes hónapja volt a BVSC vízilabdacsapatának arra, hogy megbarátkozzon a gondolattal: több mint másfél évtizednyi kényszerszünet után ismét kiléphet a nemzetközi kupaporondra... A Szőnyi úti együttes még tavaly decemberben hódította el a Magyar Népköztársasági Kupát riválisai elől, az idei Kupagyőztesek Európa Kupája pedig — a szokásoknak megfelelően — csak október elején kezdődött.

Egyszerre hárman is adják a jó tanácsot

DÖNTŐ TÉNYEZŐK

S bár bőven volt idő az előkészületekre, mégis közbejött, épp az utolsó pillanatban, némi „apróság". Kiderült, a szabályok tüzetes áttanulmányozása közben, hogy három klasszisra nem számíthat a vasutascsapat, mert nincsenek egy teljes esztendeje leigazolva: a világklasszis *Horkairól, Gerendásról,* valamint válogatottunk tartalék kapusáról, *Borsról* volt szó. Ráadásul egy másik válogatott, *Tóth Sándor* még szeptember első napjaiban bevonult katonának, a bajnokság őszi idényét már a Bp. Honvéd színeiben pólózta végig. Ehhez jött, igaz, egyké t héttel később a fiatal csatár, *Megyesi* autóbalesete...

Nem véletlenül emlegetjük még most, hetekkel a kupaszéria lezárása után is ezeket a negatív előjelű érdekességeket, hiszen ezek döntő tényezők; a BVSC úgy vágott neki a nagy őszi kupasorozatnak, hogy amennyiben már az első vagy a második fordulóban búcsúra kényszerül, nem érheti szemrehányás. S ezek után következett a már ismert bravúr: *a döntőbe jutás.* Mindössze egyetlen gólon múlott, hogy a finálében nem lett hosszabbítás a budapesti visszavágó vége, ebben pedig — a szakértők egybehangzó véleménye szerint — a BVSC megszerezte volna a 2-es számú európai kupatorna trófeáját.

Ami a sporttörténelembe bekerül, vagyis a tény: az 1983-as vízilabda KEK-ben győzött a POSK Split (Jugoszlávia), második lett a BVSC (Magyarország).

A körülmények, a kulisszatitkok legfeljebb a bennfentesek számára maradnak emlékezetesek. Mert emlékezni van mire! A vasutascsapat, az említett okok miatt alaposan felforgatott, tartalékos gárdája sikert sikerre halmozott, ahogy mondani szokás: felnőtt a feladat nagyságához. Igaz, hogy a finisben a közvélemény kupagyőzelmet várt az együttestől, de végül is, egészében, a második hely megszerzése is fantasztikus bravúr.

A SIKER TITKA

Hogyan sikerült kiharcolni ezt a nemzetközileg is jegyzett pozíciót?

— *Amennyire hátrányos volt számunkra a kulcsemberek kiesése, annyira hasznosnak bizonyult az a lehetőség, amit végül is a kupaszereplés, a nemzetközi megméretés azoknak biztosított, akik Horkaiék helyére léptek* — magyarázta Gyarmati Dezső. — Szerencsére már korábban, a bajnokság küzdelmei során is gyakran cseréltem, s biztosítottam játékalkalmat a fiataloknak, így nem volt szokatlan számukra a „mélyvíz". Persze, a KEK-szereplés, ráadásul főszerepben, egészen más, mint néhány percre csereként beszállni a hazai pontvadászatba.

Gyarmati Dezső, játékosként és edzőként egyaránt, mindent nyert már, amit a vízilabdasportban lehet, KEK-győzelemmel azonban még nem dicsekedhet, ezért érthetően nagy súlyt helyezett az eredményes helytállásra.

S határozottan szerencséje volt: megfelelő partnerekre talált edzőtársa, *Molnár Endre,* a szakosztály elnöke *Katona András* személyében; ők hárman egyforma „tűzzel" ambicionálták a kupagyőzelmet. És a játékosok?

— Az az igazság, hogy végig, az egész kupasorozat alatt egyetlen játékos sem nyújtott egyenletesen kimagasló teljesítményt — értékelt Gyarmati. — Ez tökéletesen érthető, hiszen a többségnek vajmi kevés a nemzetközi rutinja. A kapuban *Csánk István* időnként válogatott szinten, bravúrokat produkálva védett, mecscseket hozott, de egy-két esetben bizony gyengélkedett. Egy kapusnál óriási az idegi megterhelés, nem is nagyon lehet egy közel két hónapig tartó időszakban egyenletesen magas színvonalon védeni. A mezőnyben *Heltai György* volt a karmester, ő is, azután a fiatalok legjobbjai, *Dóczi István* és *Szileczky Péter* is, rendszerint meghatározó emberek voltak. Kívülük egy-egy alkalommal a kívánalmaknak megfelelően játszott *Kiss Csaba,* kellemes meglepetést szerzett hasznos játékával a hajrában visszahívott, kétévi szünet után vízbe szálló *Balla,* valamint a gólerős, de sajnos általában gyorsan kipontozódó *Pecz* s a szorgalmas *Petlyánszki.*

EGYSÉGES CSAPAT

Az egyéni értékelésből is látszik: *elsősorban csapategységének köszönheti a BVSC, hogy eljutott a kupagyőzelem küszöbére.* S ez mindenképpen többet jelent annál, mintha esetenként egy-két egyéni bravúr hozza az eredményt. Legalábbis a jövő szempontjából feltétlenül... Amikor a KEK-összefoglaló készült, még nem volt ismert az 1983-as MNK-sorozat végeredménye, csupán az, hogy a BVSC ott lehetett a végső elsőségért küzdő legjobb négy között. **(serényi)**

SZEGEDI VASUTAS BIRKÓZÓ

A világ legjobbjai között

A közelmúltban a kijevi kötöttfogású birkózó világbajnokságon a Szegedi Vasutas SE kiválósága, *Péter István,* a 68 kg-os súlycsoportban negyedik helyen végzett. A rendkívül céltudatos, kiváló versenyzői adottságokkal rendelkező sportemberrel egy kemény, fárasztó edzés szünetében ültünk le beszélgetni pályafutásáról, eredményeiről.

Birkózó pályafutását 1967-ben az SzVSE-ben kezdte. Tehetsége hamar megmutatkozott, élete első versenyén második lett, majd két évvel később megnyerte az úttörő-olimpiát. Ezt követően egyremásra nyerte mérkőzéseit. 1973-ban egy összecsapáson megsérült, két évet kihagyott, sőt az is kétségessé vált, hogy folytathatja-e a versenyzést. De akaratereje győzedelmeskedett. *Újból elkezdte az edzéseket,, s három hónap múlva már junior bajnok, majd válogatott lett.* Egy évvel később a felnőttek versenyében — mint a budapesti Honvéd versenyzője —, a magyar bajnokságon ezüst érmet nyert. 1982-ben visszakerül Szegedre, a SZEOL-ba. Nehezen került be a válogatottba, de hogy megérdemelte a bizalmat bizonyítja a tavalyi EB negyedik, majd a katowicei VB második helyezése.

Az 1983-as év változást hozott életében. A SZEOL feloszlatta birkózószakosztályát és ő az SZVSE-be igazolt át. Úgy érezte, itt minden feltétel adott további versenyzéséhez. Több hazai és nemzetközi versenyen indult, az Európa Bajnokságon ötödik lett. Hajtott, dolgozott, hogy a világbajnokságon előbbre lépjen.

— Kérem, elevenítse fel a világbajnokság csoportmérkőzéseinek legizgalmasabb pillanatait.

— A 68 kg-osok csoportjában 19-en indultunk. A bemutatkozásnál 11:1-re győztem, majd következett a román *Neglison.* Tőle tartottam, hiszen eddig még nem tudtam legyőzni. Az első menetben a román fiú vezetett 3:0-ra, de fordítani tudtam. A második menet közepén éreztem, van keresnivalóm, gyengül a román szorítása. Csináltam egy csípőszaltót, ami három pontot hozott. Aztán a román szerzett pontot, majd újabb szaltó és ismét döntetlen volt az eredmény. Enyém volt az utolsó akció, — győztem. A nap harmadik mérkőzését a finn *Sipala-val* vívtam, aki tussal győzött. Másnap a japán *Jamagucsival* szemben kétszer kellett győznöm, ugyanis 9:0-ás állással a bírók egy része a leléptetéses győzelmemet akarta, de az egyik bíró nemet mondott. Ismét visszamentünk a szőnyegre, ekkor már technikai tussal győztem. Aztán a kanadait is így győztem le. A bronzéremért azzal a szovjet *Jermilovval* birkóztam, akivel tavaly világbajnoki döntőt vívtam, — sajnos most nem sikerült nyernem, így csak negyedik lettem.

— Mi kell a sikerhez?

— *Hallatlan sok munka. Becsületes felkészülés, jó erő, állóképesség, és idegileg is rendben kell lenni.*

— Kik segítik a felkészülésben?

— Elsősorban edzőim. Közülük hármat emelnék ki: Szegeden *Benkő Gyula* vezetőedzőt, a válogatottban *Hegedüs Csabát* és *Müller Ferdinándot* —, úgy érzem, ők is részesei eredményemnek.

A világbajnokság után pár héttel újabb erőpróbán kellett Péter Istvánnak bizonyítania, hogy súlycsoportja legjobbja. Budapesten, az Olimpia Csarnokban országos bajnokságot nyert.

Gellért József

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A sátoraljaújhelyi pft. főnökség szocialista brigádjai a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen 278-an összesen 2388 órát dolgoztak. Az ezért járó több mint 49 ezer forintot lakásépítési alapra, Miskolc véradó állomása felszerelésének korszerűsítésére, illetve a főnökség KISZ-alapszervezete javára ajánlották fel.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A veszprémi körzeti üzemfőnökség szociális épületében ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták a közelmúltban az idén nyugdíjba vonult harminc vasutast. A gazdasági és társadalmi szervezetek nevében Kismihók Róbert üzemfőnökhelyettes méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes munkáját, vasutas-hűségét.

— **Névadó.** Bensőséges névadóünnepséget rendeztek november 26-án Szegeden, a Városi Tanács házasságkötő termében. Két vasutas — Harmati Ákos és Sándor Csaba nevű gyermekeik névadóját rendezték ezen a napon. Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete a szülőket virággal, a gyermekeket pedig ajándékkal köszöntötte.

— **Kirándulás.** Negyven veszprémi nyugdíjas vasutas részére rendezett kirándulást a veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága autóbusszal Kaposvárra és Igalra. A nevezetességek megtekintése után az igali termálfürdőbe is ellátogattak. A kirándulás költségeit a kommunista műszakokért kapott pénzből finanszírozta az szb.

— **Véradók kitüntetése.** A debreceni Járműjavító Üzem vöröskeresztes szervezete véradóünnepséget rendezett az üzem művelődési központjában. Az önkéntes véradók ebben az évben 188 liter vért adtak. Az ünnepségen 59 dolgozónak adták át a Magyar Vöröskereszt különböző fokozatú kitüntetéseit.

— **Felajánlás.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség dolgozói kommunista szombatot tartottak, amelyen 146-an vettek részt. A személykocsi-takarításért és egyéb munkáért járó 18 ezer forintot a dolgozók az arra rászoruló nyugdíjasok javára ajánlották fel.

November 7. Kupa tekeverseny Szombathelyen

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 66. évfordulójának a tiszteletére nagyszabású tekeversenyt rendezett a vasi megyeszékhelyen a szombathelyi városi testnevelési és sportfelügyelőség. A résztvevő 31 férfi- és 10 női csapat között ott volt a helyi Utasellátó férfiegyüttese is.

A Szombathelyi Építők *Tóth Károly* utcai 4-es automata versenypályáján a 60 dobás játékban előkelő helyezés értek el az Utasellátósok. Csapatban a harmadikok lettek. Egyéniben *Károlyi József* a második, *Tóth Sándor* a negyedik helyen végzett.

HALÁLOZÁS

December 7-én, 61 éves korában meghalt dr. Csillag Ferenc főtanácsos, a MÁV Vezérigazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának műszaki gazdasági tanácsadója. Majdnem négy évtizedig dolgozott a vasút különböző beosztásokban. Hosszú évig a MÁV Vezérigazgatóság volt a munkahelye. Hosszú ideig vasutas-szakszervezet aktivistája és a BVSC jogtanácsosa volt. Magyar Vasutas külső munkatársaként is eredményes tevékenységet fejtett ki. Munkásságát kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend ezüst fokozatával ismerték. Temetése december 1-jén volt a Rákoskeresztúri temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest, XV. ker. Rákos u. 106. sz. VIII. em. 48. sz. alatt levő másfél szobás összkomfortos, világos konyhás, 50 m²-es MÁV-bérlakásomat budapesti egyszobás, másfél szobás, vagy garzon tanácsi, telefonos bérlakásra. Pavlicz Ádám.

Elcserélném Budapest, XI. ker. Kelenföldi úti két szobás, loggiás, 54 m²-es I. emeleti MÁV-bérlakásomat nagyobb tanácsi lakásra. Érdeklődni: 662-841 telefonszámon.

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út. 1. sz. I. 30. alatti komfortos, 56 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra Budapest területén.

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 fővonalon, vagy Budapesten levő másfél vagy két szobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Cím: Györgyi Lajosné, Ács Vasútállomás, felvételi épület 2941.

Elcserélném nagykanizsai, nagyméretű, két szoba összkomfortos gázfűtéses, első emeleti szolgálati lakásomat (10 percre az állomástól) budapesti lakásra. Bármely megoldás érdekel. Dr. Szoboszlai 142-250/232, délelőtt.

Elcserélném Tapolca, Dimitrov tér 11. VIII. emelet B. 30. szám alatti, 57 négyzetméteres, nagy erkélyes és tetőteraszos, ötéves másfél szobás, plusz hálófülkés összkomfortos, telefonos, OTP-öröklakásomat hasonló adottságú budapesti vagy győri OTP- vagy tanácsi, telefonos lakásra. Érdeklődni üzemi telefonon napközben a 07/42-17-es, vagy 18 óra után városi távhívással a 87/11-241-es telefonszámon, Balogh Elek.

Elcserélném Zuglóban, a Filmgyárnál komfortos, I. emeleti, utcai, telefonos, 27 négyzetméteres tanácsi garzon bérlakást (gázkonvektorfűtéssel kérek): a fentiek nél nagyobb utcai, egy vagy másfél szobás, komfortos, lehetőleg telefonos MÁV-bérlakást (ha liftnincs, II. emeletig) jó közlekedési lehetőséggel a MÁV Vezérigazgatósághoz (VI. Népköztársaság útja 73—75.). Érdeklődni: Nágy Géza, 630-194 telefonszámon, este 18 óra után.

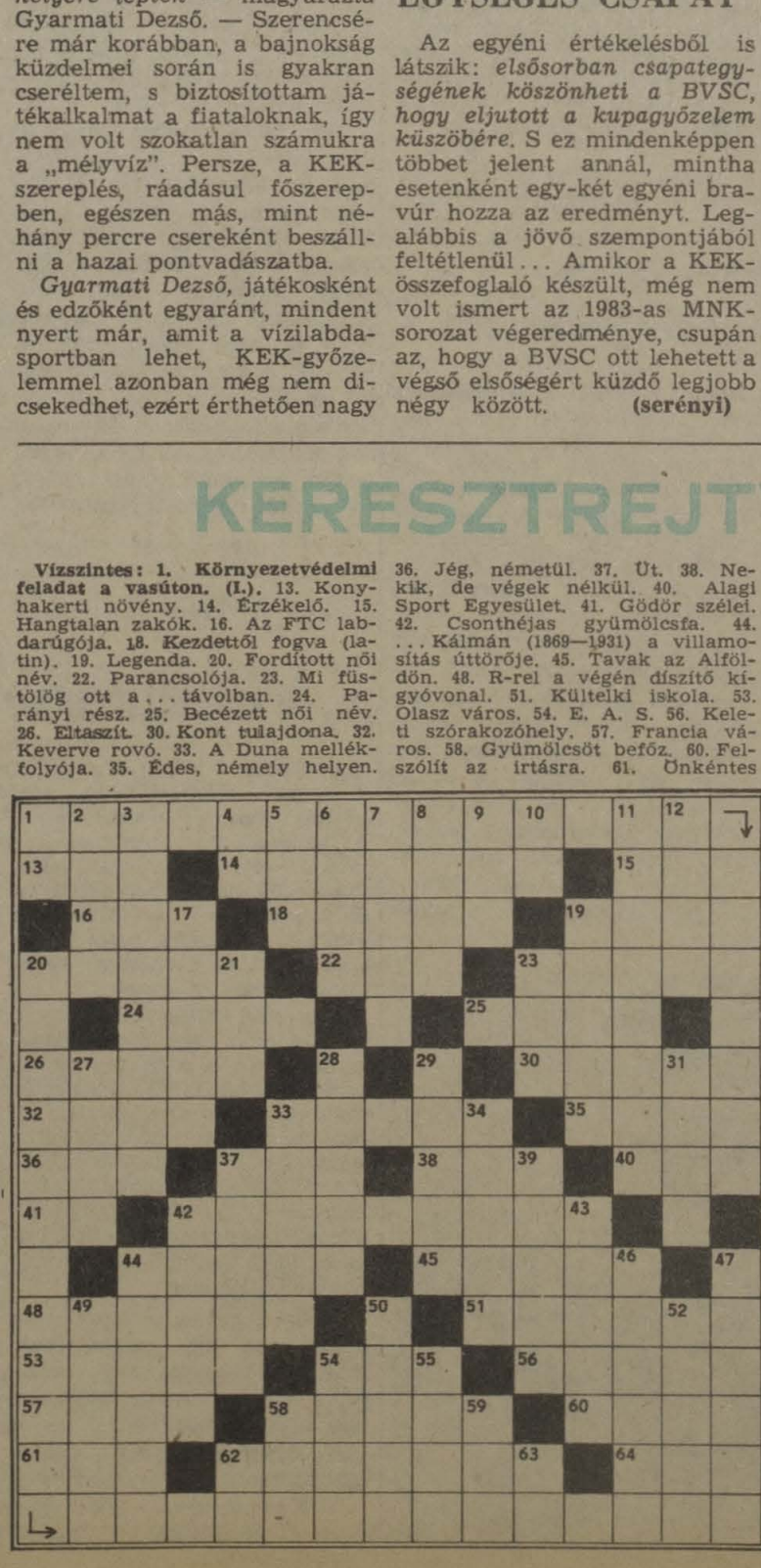
Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő, kétszobás, 96 négyzetméteres, komfortos MÁV-bérlakásomat háromszobásra. Cím: Budapest, Kerepesi út 5. V. ép. II. 2. 1087. Telefon: 137-725. Farkas lakás.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar közelében levő másfél szobás I. emeleti, utcai, 58 négyzetméteres gázfűtéses MÁV-bérlakásomat lehetőleg VI., VII., XIII. kerületb. 45-50 négyzetméteres, másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. Szoboszlai László, Budapest VIII. Festetics u. 4. I. 15. 1087.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Környezetvédelmi feladat a vasúton. (I.). 13. Konyhakerti növény. 14. Érzékelő. 15. Hangtalan zakók. 16. Az FTC labdarúgója. 18. Kezdettől fogva (latin). 19. Legenda. 20. Fordított női név. 22. Parancsolója. 23. Mi füstölög ott a... távolban. 24. Parányi rész. 25. Becézett női név. 26. Eltaszít. 30. Kont tulajdona. 32. Keverve rovó. 33. A Duna mellékfolyója. 35. Édes, némely helyen. 36. Jég, németül. 37. Út. 38. Nekik, de végek nélkül. 40. Alagi Sport Egyesület. 41. Gödör szélei. 42. Csonthéjas gyümölcsfa. 44. ... Kálmán (1869—1931) a villamosítás úttörője. 45. Tavak az Alföldön. 48. R-rel a végén díszítő kígyóvonal. 51. Kültelki iskola. 53. Olasz város. 54. E. A. S. 56. Keleti szórakozóhely. 57. Francia város. 58. Gyümölcsöt befőz. 60. Felszólít az írtásra. 61. Önkéntes Támogatási Alap. 62. Eszményi. 64. Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat.

Függőleges: 1. Német viszonyszó. 2. Ilyen kert is van. 3. Önfejű. 4. Érték. 5. ... Silvia, a latin mondában Romulus és Remus anyja. 6. Nem szabad hozzányúlni. 7. Népgyűlés, piactér (görög). 8. Megolvadt kőzet. 9. Végtelen ólom. 10. A molibdén vegyjele. 11. Elégtelen osztályzat. 12. Kósó keverék. 17. Merész. 19. ... Vénusz. 20. **Környezetvédelmi feladat a vasúton (II.).** 21. A grammmolekula rövidítése. 23. ... Josef (1874-1935) cseh zeneszerző. 27. ...-et-Cher, francia megye. 28. Bortartó. 29. A növények egyik fajtája. 31. Mértani fogalom. 33. Pest megyei község. 34. Tenni szándékozott. 37. Női név. 39. Fiatalt. 42. ...rista, a manierizmus követője. 43. S-sel a végén Vergilius eposzának a címe. 44. Hajdú megyei helység. 46. Készíté. 47. Postai, de keverve. 49. Egy lány tulajdona. 50. Állatok nyári szállása. 52. Nemcsak ezt. 54. Férfi név. 55. Terem (francia). 58. Férfi név. 59. Kígyós fele. 62. Csontokat köt össze. 63. Ételízesítő.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.

Beküldési határidő: 1984. január 12. **A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az eszközkihasználás javítása. A megfontolt költséggazdálkodás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dr. Tihanyi Tibor, Debrecen, Karácsony Gy. u. 1., Majoros Dóra, 1155 Budapest, Rákos u. 94., Mezei Miklós, Győr, Kálvária u. 13., id. Varga László, Sukoró, Szilvás-sor 4., Pallanik László, Balinkabánya MÁV-ltp. I/4.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 4.
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: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215 — 11 83—6786. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató